SAYI: 2018-1 FİYATI: 10 TL www.otohaber.com.tr AUTO ZEITUNG işbirliğiyle

otohaber

YENİLİK
McLAREN SENNA

HERKESE VE HER KESEYE UYGUN YENİLİKLER

2018 YENİLİKLERİ

MERCEDES CLS

BMW X4

MAZDA3

PORSCHE 911

AUDI A7 SPORTBACK

otohaber 2018 YENİLİK TAKVİMİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ

BMW M5
SEDAN DÜNYASININ SPORCUSU

SÜRÜŞ İZLENİMİ

ROLLS-ROYCE PHANTOM VIII
LÜKSÜN ZİRVESİNİ TEMSİL EDİYOR

SÜRÜŞ İZLENİMİ VE TESTLER

DACIA DUSTER
MODERN ZAMANLAR

CITROEN C3 AIRCROSS
MACERACI KÜÇÜK

RANGE ROVER VELAR
İNGİLİZ TARZI

OPEL INSIGNIA
BENZİNLİ SEVENLERE

ISSN 1304-5709 K.K.T.C. FİYATI 11,50 TL



Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

2017'DE NELER OLDU?

Bir yıl daha göz açıp kapayıncaya kadar geçti gitti. Elbette her zaman olduğu gibi yeni yılla birlikte yeni umutlar, öngörüler, beklentiler konuşulmaya başlandı. 2018'de bizi neler bekliyor bilmiyoruz ama 2017'de neler olduğuna kısaca bakmakta fayda var. Sonuçta geçmişte yaşananlar geleceğe ışık tutabilir.

2017'nin otomotiv açısından Türkiye'deki en önemli gelişmesi yerli otomobille ilgiliydi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Mayıs ayında TOBB Genel Kurulu'nda yaptığı konuşmada verdiği mesajlar sonucunda Kasım ayında 5 babayiğitten oluşan Türkiye'nin Otomobili Ortak Girişim Grubu çalışmalara başladı. Anadolu Grubu, Kıraça Holding, BMC, Turkcell ve Vestel, yerli otomobili hayata geçirmek için kolları sıvadı. 2019 yılında prototipinin tamamlanması ve 2021 yılında da seri üretime geçmesi planlanan yerli otomobilin ilk talibi de, bedelini ödemek kaydıyla, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan oldu.

Otomotivde Türkiye açısından 2017'nin bir diğer önemli olayı, üretim ve ihracatta rekor kırılmasıydı. Kasım ayı sonunda otomobil üretiminde ve otomotiv ihracatında 2016 rakamları aşılmıştı. Yani otomotiv, Türkiye ekonomisinin lokomotif endüstrisi olmaya devam ediyor. Otomotivde yapılan doğru yatırımlar, teşvikler, bilgi birikimi, yüksek kaliteli üretim, Türkiye'nin yıldızını parlatmaya devam ediyor.

Dünya çapında yaşananlara gelince; dizel motorların bazı ülkelerde 2025, bazılarında 2030 ve 2040 yılından itibaren yasaklanacak olması ve bu ülkelere sürekli yenilerinin eklenmesi otomotiv sektöründe hibrit ve elektrikli araçlarla ilgili ciddi bir hareketlenme yarattı. Birçok otomobil markası 2020 yılına kadar hemen her modellerinin hibrit ya da elektrikli versiyonlarının üretileceğini açıklıyor. Yani yepyeni bir rekabet dönemi başlamak üzere.

Bir diğer önemli gelişme PSA Grubu'nun Opel'i şemsiyesi altına alması oldu. Böylece yeni bir otomotiv devi daha doğmuş oldu. Birleşerek büyüme ve rekabette güçlenme stratejisine uygun olan bu hamle, Avrupa pazarında dengeleri değiştirebilecek gibi görünüyor. Ayrıca Opel'in Avrupa pazarları dışına da çıkacağının açıklanması, hızlı bir büyümenin hedeflendiğinin göstergesi.

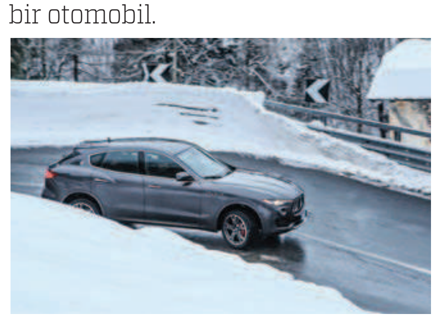
Elektrikli otomobil dünyasının, hatta otomotiv dünyasının yıldızı Tesla, elektrikli kamyonunu da tanıttı ve otomotiv dünyasında heyecan yarattı. Görünen o ki, Elon Musk otomotiv sektörünü sarsmaya devam edecek; tabii finansal olarak ayakta kalabilirse.

Yeni yılın herkese mutluluk, sağlık ve huzur getirmesini dilerim.


34 GCM 83




JP-088-DS





SÜRÜŞ İZLENİMİ

76 **VW Polo GTI**
Küçük sınıfın en yeni sporcularından biri olan Polo GTI son neslinde olgun sürüş özellikleriyle dikkat çekiyor.

AYIN OTOMOBİLLERİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ

34 **Audi A8**
Audi'nin amiral gemisi beşinci neslinde gelişmiş otonom sürüş altyapısıyla bu konudaki en ileri otomobillerden biri.



40 **Volvo XC40**
Kompakt premium SUV rekabetine dahil olan XC40, yakında Türkiye'de satışta.

62 **Rolls-Royce Phantom**
Lüks sınıfın en tepesinde yer alan sembol limuzin yeni neslinde çok daha teknolojik bir otomobil olmuş.

64 **Dacia Duster**
Popüler SUV modellerinden olan Duster yeni neslinde daha konforlu ve modern bir hale geldi.

MOTOSİKLET

74 **KTM 1290 Super Adventure S**
KTM'in çok yönlü modeli, güçlü motoru, elektronik yardımcıları ve tasarımıyla dikkat çekiyor.



YIL DÖNÜMÜ



88 **Cosworth**
Otomotiv tarihinin en önemli mühendislik firmalarından biri olan Cosworth 60 yaşında.

HER AY

SÜRÜŞ İZLENİMİ



92 **BMW M5**
Performans sedanlarının öncüleri arasında yer alan BMW M5, yeni neslinde artık 4 tekerlekten çekişli.



Tavan tasarımı ilk iki nesle göndermelerde bulunurken stoplar ilk kez yatay olarak tasarlanıp bagaj kapağına taşmış.



ÇİZGİSİNİ SÜRDÜRÜYOR

Üretimine başlanmasıyla birlikte 4 kapılı coupe sınıfının öncüsü olan Mercedes-Benz CLS'nin üçüncü nesli yollara çıkmak için gün sayıyor. Selefine göre daha geniş bir iç mekan sunma iddiası taşıyan araç, konfor, teknoloji ve tasarım özellikleriyle de daha iddialı görünüyor.

Mercedes'in ilk coupe tasarımlı sedanı ya da diğer bir deyişle 4 kapılı coupesi, 2004'te tanıtıldı. 4 kapılı coupe sınıfının ortaya çıkmasında öncü olan CLS'nin üçüncü nesli Los Angeles Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Üçüncü nesil CLS, önceki nesillerinde olduğu gibi E Serisi platformu üzerinde geliştirildi. Orta üst sınıfta yer alan, 4,99 metre uzunluğundaki yeni CLS'nin kubbe şeklindeki tavanını yuvarlak hatları tamamlıyor.

Mercedes'in güncel tasarım dilini taşıyan bu araç, elmas ızgarası, geriye doğru daralan farları, köpek balığını andıran burun kısmı ve şişkin çamurluklarıyla dinamik bir görünüme sahip. CLS'nin LED'li iki parçalı stop lambalarının bir bölümü bagaj kapağı üzerinde yer alıyor. En büyük yenilikler CLS'nin iç mekanında: Model ilk defa 5 koltuklu olarak üretilecek. CLS'de 40:20:40 oranında 3 parçalı yatırılabilir arka koltuk sırtlıkları bulunuyor. CLS'nin 520 litre olan bagaj hacmi bir coupe için oldukça iyi. Platform kardeşi Mercedes E Serisi ise 20 litre fazlasını sunuyor.

Aracın iç mekanında 12,3 inçlik multimedya ekranı ve türbini andıran havalandırma ızgaraları dikkat çekerken 64 renkli ambiyans aydınlatma seçeneği de yer alıyor. Lüks konusunu ön planda tutan CLS'de, ısıtmalı, havalandırmalı, masaj yapan koltuklar ve ısıtmalı direksiyon gibi özellikler yer alıyor. Yeni CLS, ilk olarak 2 dizel, 1 benzinli motor seçeneğiyle sunulacak. Bu seçeneklerden ilki olan CLS 350d 4MATIC'te görev yapan 3,0 lt'lik dizel motor 286 HP güç ve 600 Nm tork üretiyor. CLS 350d 4MATIC ile aynı silindir hacmine sahip olan CLS 400d 4MATIC'in motoru 340 HP güç ve 700 Nm'lik tork üretiyor. Çift turbo beslemeli ve değişken supap zamanlamasına sahip bu iki dizel motor seçeneğinin ortalama yakıt tüketimleri ise 5,6 lt/100 km. Şimdilik sunulan tek benzinli seçenek olan CLS 450 4MATIC'te görev yapan 3,0 litrelik 6 silindirli benzinli motor 367 HP güç ve 500 Nm tork üretirken ayrıca EQ Boost olarak adlandırılan entegre elektrikli motoru da ek olarak 22 HP güç ve 250 Nm tork sağlıyor. Bu versiyon, 0-100 km/s hızlanmasını 4,8 saniyede tamamlarken ortalama yakıt tüketimi ise 7,5 lt/100 km. Bu üç modelde de 9 ileri vitesli otomatik şanzıman görev yapıyor.

Yeni CLS'de 4 kollu ön ve 5 kollu arka süspansiyon sistemi görev yaparken dinamik gövde kontrol özelliği ve havalı süspansiyonlar isteğe bağlı olarak yer alıyor. Nisan ayında Türkiye'de satışa sunulacak olan yeni CLS'de ilk olarak Edition 1 versiyonu sunulacak.

Yazı: Baturhan Boyacılar





Sıralı 6 silindirli motorlarla yollara çıkan yeni CLS'de ilerleyen süreçte sıralı 4 silindirli ve V8 motorlar da seçenekler arasına eklenecek.



E Serisi Coupe'den alınan kokpitte 12,3 inçlik büyük ekranlar dikkat çekerken malzeme ve işçilik kalitesinin yüksek olacağını tahmin etmek zor değil.



İlk kez 5 kişilik olarak yollara çıkacak olan yeni Mercedes CLS Serisi'nde ikinci nesilde üretilen Shooting Brake gövde tipi sunulmayacak.



SENNA'NIN ANISINA

McLaren, efsane yarış pilotu Ayrton Senna'nın anısına McLaren Senna'yı geliştirdi. 800 HP gücündeki V8 motora sahip bu sıra dışı otomobil, sadece 500 adet üretilecek.



Brezilyalı Formula 1 pilotu Ayrton Senna, bir Formula 1 yarışında hayatını kaybetmişti. McLaren, eski pilotunun anısına bir otomobil geliştirdi ve adını da Senna koydu. 4,0 litrelik V8 motor, 800 HP üretiyor. Aracın performans bilgileri hakkında bilgi yok ama McLaren 720S, 720 HP'lik motoruyla 341 km/s'ye ulaşıyordu. 1.198 kg ağırlığındaki Senna, 720S'ten 85 kg daha hafif ve 80 HP daha güçlü. Bu veriler karşısında Senna'nın performansı ise çok merak ediliyor. Difüzör ve hava girişleri bir çok süpersporcu gibi Senna'da da var.Aracın hızına göre açılıp kapanan kanatlar Senna'da rüzgarı nasıl daha verimli kullanacağını gösteriyor. Sportif iç mekanda multimedya ekranı ve bilgi eğlence sisteminin dışında geri görüş kamerası gibi özellikler de bulunuyor. Mart 2018'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak olan McLaren Senna, sadece 500 adet üretilecek. İngiltere'de 750.000 Sterlin fiyat etiketine sahip olan bu araçların hepsinin şimdiden satıldığı söylentisi var.






KEFİLSİZ, KREDİSİZ
%30 PEŞİN
36 AY VADE
YENİ ARACIN BURADA!
WOWWO
"Avrupa'nın 2. el araç devi"
0850 333 92 99
www.wowwo.com



İZMİT MİLANO'NUN KALBİ

Pirelli, 2007'den beri İzmit'te motorsporları için lastik üretiyor. 2018'den itibaren WRC lastikleri de İzmit'te üretilecek.



Motorsporlarında 110 yılı geride bırakan Pirelli, İzmit'te her yıl 403 farklı tipte yarış lastiği üretiyor. Pirelli. 2017'de 460 motorsporları organizyonunun tedarikçiliğini üstlendi. Yarış lastiklerine her sene yeni seriler eklemeye devam eden Pirelli, bir süre önce yaptığı bir açıklamayla 2018 yılında yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na (WRC) döneceğini duyurdu. Pirelli, WRC lastiklerinin tamamını İzmit Fabrikası'nda üretilecek. Milano merkezli marka, Formula 1 lastigi dışındaki yarış lastiklerinin tamamına yakınını İzmit'te üretiyor.

OTONOMİ HIZLA BÜYÜYOR


Aydın Erkoç
Otonomi Yönetim Kurulu Başkanı



Ankara Esenboğa yolu üzerinde 375 dönümlük alanda kurulu olan Otonomi, hem ikinci el otomobil pazarının can damarını oluşturuyor, hem de ikinci el araç satışını kurumsallaştırıyor. Başkent Otomotivcileri Derneği (BOD) ile Türkiye Motorlu Araç Satıcıları Federasyonu (MASFED) tarafından 500 milyon TL'lik yatırımla hayata geçirilen Otonomi, Kasım 2016 başında, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından hizmete açıldı. Ayrıca otonomi'de, yedek parça satışı, bankalar, noter, trafik tescil bürosu ile ekspertiz merkezi ve test sürüş alanı var. Günlük 11.000 ziyaretçiyi ağırlaması planlanan Otonomi'de günde 9.000 araç giriş çıkışının yapılması hedefleniyor. Aynı anda 12.000 araç sergilenebilecek. Otonomi içinde akaryakıt istasyonu, otel, kafe ve restoranlar yer alırken eczane, kuaför, süpermarket, kuru temizlemeci, kırtasiye, cami bulunuyor. Pazar günleri de hizmet veren Otonomi'nin bünyesinde bulunan satılık araç bilgileri www.otonomi.com adresinde yer alıyor. Tam doluluğa ulaştığında 5 bin kişiye istihdam sağlayacak olan Otonomi'nin ikinci etap projesi de başlayacak.



LOTUS TÜRKİYE'DE

Tamamen el işçiliği ile üretilen İngiliz spor otomobil markası Lotus, Royal Motors tarafından Türkiye'de satışa sunuldu. 35 yıllık deneyimi geride bırakan Royal Motors'un İstanbul Caddebostan'da açılan Lotus showroomunda Evora 400, Elise ve Exige modelleri sergileniyor.



DAHA İDDİALI

Honda Insight konsepti, Civic platformu üzerinde geliştirilen yeni neslin seri üretim öncesi son halini temsil ederken boyutlarda ciddi bir artış gözlenecek.



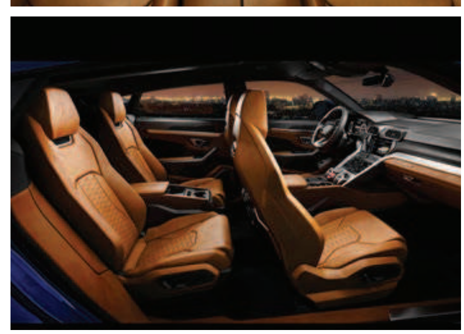
OTOPRATİK GENİŞLEYECEK

Sabancı Holding ve Brisa çatısı altında hizmet veren Otopratik, Türkiye çapında yaygınlaştırmak üzere yatırımlarını hızlandırdı. Araçların tüm servis ve bakım ihtiyaçlarını tek bir çatı altında toplayan Otopratik, 2020 yılında 200 mağaza ile daha da geniş bir hizmet ağına ulaşmayı hedefliyor. Diğer bir deyişle Brisa, yeni franchise modeliyle Otopratik servis noktasını 3 yıl içinde 4 katına çıkartacak.



EN HIZLI SUV





Dünyanın en hızlı otomobillerini üreten sayılı markalardan biri olan Lamborghini, Urus isimli SUV'unu tanıttı. Bu araç performansıyla olduğu kadar konfor ve teknolojisiyle de iddialı.

Aventador, Hurracan ya da Gallardo derken İtalyan üretici büyük bir hamle yaparak SUV'u Urus'u tanıttı. 2012'de konsept olarak ortaya çıkan Urus'un ana çizgileri üretim versiyonuna taşınmış ama tasarımda da önemli değişiklikler yapıldı. Audi Q7, Bentley Bentayga ve Porsche Cayenne ile aynı platformda üretilecek olan Urus'ta görev yapan çift turbo beslemeli 4,0 lt'lik V8 motor, 650 HP güç ve 850 Nm tork üretiyor. 8 ileri otomatik şanzımana sahip Urus, 0-100 km/s hızlanmasını 3,6 saniyede tamamlıyor ve 0-200 km/s'ye 12,8 saniyede çıkıyor.

Maksimum hızı 305 km/s olan bu araç şimdilik dünyanın en hızlı seri üretim SUV'u unvanını eline geçiriyor. Günlük kullanım için Strada, Sportif sürüşler için Sport, Pist için Corsa ve karlı zemin için Neve sürüş modları yer alıyor. Urus'un adaptif süspansiyonları sürüş moduna göre otomatik olarak ayarlanıyor. Ayrıca sürücü isterse bu ayarları kendisi de seçebilir. Yılda 7.000 adet üretilmesi planlanan Urus, 2018'in ilkbaharında teslim edilmeye başlanacak. Fiyatı İtalya'da 168.852 Euro'dan, Avrupa pazarında 171.429 Euro'dan başlayacak.

AVEC ESENBOĞA'DA

Avek Otomotiv ve Paşalı Grubu'nun otomotiv sektöründeki ikinci yatırımı olan Avec Car Rentals, 2017 Haziran'da faaliyetine başladı. Günlük araç kiralama sektörünün yeni markası olan Avec Car Rentals'ın yeni hizmet noktası ise Ankara Esenboğa Havalimanında hizmete girdi. Müşteri memnuniyetini ön plana tutan Avec Car Rentals, elektronik posta yoluyla anketler düzenliyor. Yol yardım hizmeti de sunan Avec Car Rentals, 4440556 Call Center hattı ve www.aveccarrentals.com internet sitesi üzerinden otomobil kiralamak isteyenlere çözümler sunuyor.





YÜKSELME DEVRİ

PSA Grubu'nun üçüncü bir marka olarak pazarda konumlandırdığı DS'in yeni SUV'u 7 Crossback, premium kulvarda şans arıyor.



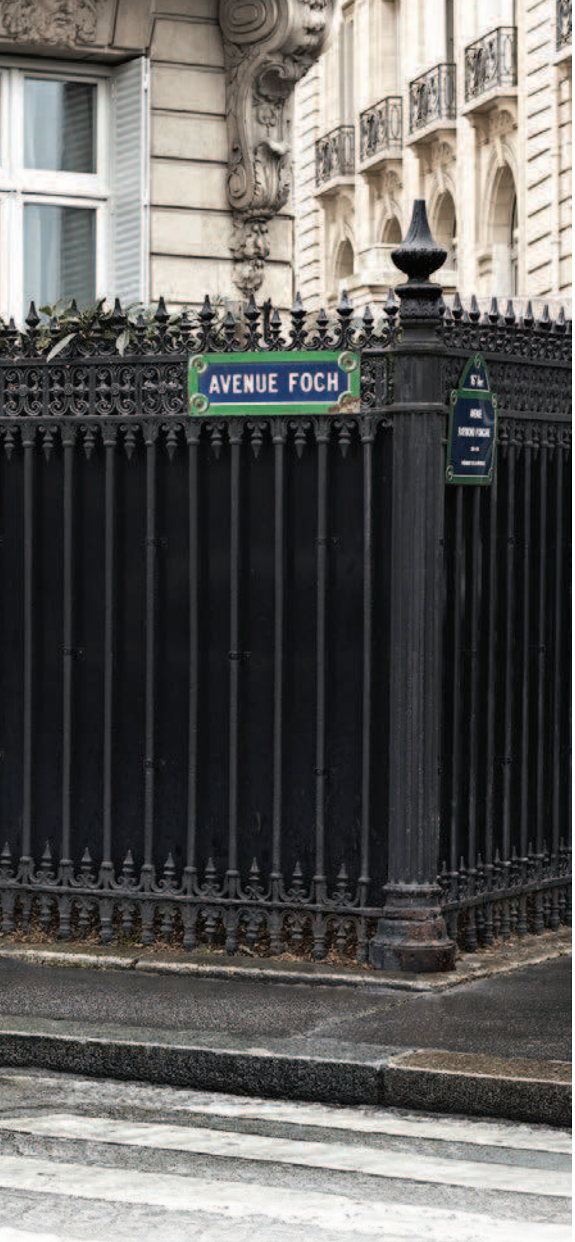
PSA Grubu, Citroen ve Peugeot'un oluşturduğu dünyanın sayılı otomotiv üreticilerinden. Grubun marka sayısı 3 yıl önce üçe çıkmıştı. Citroen'in bir model serisi olan DS, 2014 yılından beri başlı başına bir marka. Çok kısa bir süre önce Türkiye'de aynı zamanda Peugeot tarafından da satış ve pazarlaması başladı. Durumu kısaca şöyle özetleyebiliriz, DS artık PSA Grubu'nun "premium" otomobiller sunan markası. Toyota'nın Lexus'u gibi desek yanlış olmaz.

DS 7 Crossback markanın tamamen yeni, kendisi tarafından tasarlanmış SUV modeli. Üç yıllık bir çalışmanın ürünü olan DS 7 Crossback, Audi Q5, BMW X3, Volvo XC60 gibi premium SUV modellere rakip. DS Automobiles'in amiral gemisi DS 7 Crossback, Avrupa ve Çin'de üretiliyor ve markanın faal olduğu tüm pazarlarda satışa sunulacak. Ülkemizde ise 2018'in ikinci çeyreğinde pazara sunulması planlanıyor.

Yeni nesil DS'lerin ilk temsilcisi olan DS 7 Crossback'in gövde orantıları ve akıcı tasarım çizgileri de dahil olmak üzere tüm karakteristik öğeleri diğer tüm yeni DS modellerinde de vücut bulacak. Buradan, gelecek diğer modeller için tasarım dilinin ne olacağını çıkarabiliyoruz. Modelin tasarım açısından hedefine yönelik değerlendirdiğimizde başarılı bir iş çıkardığını söyleyebiliriz. Baktığınızda, planlandığı gibi avangart bir ruh görebiliyorsunuz. Hem yuvarlak hem de keskin hatlarla dengeli bir çizgi yakalanmış. Avrupai olurken biraz da modern Uzak Doğu izleri taşıyor. Ancak tasarım konusunun göreceli olduğunu düşünüyorum. Baskın ön ızgara sanırım otomobilin en göze çarpan ve estetik alanlarından biri. İyi bir aydınlatma sağlayan Active LED Vision farlar teknolojisinin yanında görselliğiyle de tasarıma katkıda bulunuyor. Uzun motor kaputu ve dolayısıyla uzun burunlu yapısı sportif görünümü destekliyor. 20 inç jantları da bu durumu destekleyen argümanlardan biri.

İç mekanda klasik DS ve Fransız çizgileri ve anlayışı hakim. Aslında DS5 gibi radikal iç mekan kurgusuna gidilmemiş, daha sade hatta biraz daha sportif. Avangart felsefe yine hakim elbette. Genel olarak malzeme kalitesi ve işçiliğin etkileyici olduğunu söyleyebilirim. Özellikle koltuk konusuna çok özen gösterilmiş. Konforun birinci unsuru olarak görülüyor ve ayar fonksiyonları çok geniş. İç mekanda çeşitli donanım paketleri var. Ancak bunlar konfor enstrümanlarının azlığı ya da çokluğundan öte, içerideki ruh ve malzemeler üzerine planlanmış. Kimi deri ağırlıklıyken, kimi ahşap, kimi ise nubuk ağırlıklı. Hatta bazı nakış tekniklerini kullanmışlar ancak bunun pek önemli olduğunu düşünmüyorum.

DS 7 Crossback, Inspiration DS Bastille, Inspiration DS Performance Line, Inspiration DS Rivoli, Inspiration DS Opéra ve 2019 yılında devreye alınacak olan E-Tense 4X4 plug-in hybrid versiyonuyla birlikte lanse edilecek olan Inspiration DS Faubourg olmak üzere beş farklı donanım paketiyle satışa sunulacak. Son olarak iç mekana

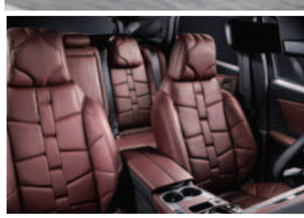




Özgün tasarımlı şık kokpitte kullanılar malzemeler çok kaliteli.



Karoserdeki krom eklentiler zarif görünümü destekliyor.



Koltuklarda da farklı ve göze hitap eden bir yapı benimsenmiş.

dair bagajdan bahsedelim: 550 lt'lik bir kapasitesi bulunuyor.

Modelde PSA Grubu'nun farklı modellerinden tanıdığımız EMP2 platformu kullanılmış. Platform ve platforma bağlı yürüyen aksam elemanlarıyla süspansiyon geometrisi DS markasının karakterine uygun olarak yeniden ayarlanmış. Yol konforunu arttırmak üzere esnek arka bağlantılar yerine çok kollu bir sistem kullanılmış. Bu, EMP2 platformundaki ilk çok kollu arka aks uygulaması. Dingil mesafesini 5,5 cm arttıran DS mühendisleri ayrıca ön aks yapısını da yeniden tasarlayarak iz genişliğini arttırmış.

DS'in en yeni SUV modelinde tamamen yeni, değişken, çok modlu amortisör sistemi bulunuyor. DS Active Scan Suspension adındaki sistem sensörlerden elde edilen; ivmelenme, hız, direksiyon açısı gibi veriler dışında sürüş istikametini 20 metre mesafeyle tarayan ön cama entegre kameradan elde edilen verilerle çalışıyor ve yol şartlarına bağlı olarak her bir amortisörü bağımsız olarak ayarlıyor. Sensörler ve kameradan elde edilen veriler anlık olarak merkezi kontrol ünitesine iletilirken, örneğin yaklaşan bir kasis olduğunda sistem otomatik olarak amortisörleri yumuşatıyor.

DS 7 Crossback oldukça konforlu bir sürüşe sahip, yol üzerindeki sessizliği öne çıkabilecek özelliklerinden. Yol tutuş konusuna gelirsek, keskin denemez ama hissiyatı tatmin edici. Direksiyonu ve şasinin virajlarda çizgisine sadık kalma eğilimi bu sınıf için yeterli bir seviyede. Teknoloji konusunda bir de gece görüş kamerasından bahsedelim; tercih edildiği takdirde ön ızgaraya yerleştirilen kamerayla 12 inçlik dijital gösterge tablonuzda farkedilmesi zor nesneleri görebiliyorsunuz.

Motorlara gelince burada henüz netleşmemiş bir durum var. Kullandığımız model 2,0 lt 180 HP dizel motordu ancak bu motorun Türkiye'ye gelmesi pek mümkün değil. 1,5 lt 130 HP dizel versiyon ve 1,6 lt 180 HP benzinli motorların pazara sunulmasını bekliyoruz. Dolayısıyla henüz fiyatla ilgili de bir bilgi veremiyoruz.

Yazı: Koray Muratoğlu Paris/Fransa

TEKNİK VERİLER

DS 7 Crossback BlueHDi 180

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1997 cc
Maksimum güç	130 kW/180 HP 3750 d/d
Maksimum tork	400 Nm 2000 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,4 sn
Maksimum hız	215 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,9 lt/100 km
CO_2 emisyonu	128 g/km
Ağırlık	1535 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4595 mm / 1895 mm / 1618 mm
Dingil mesafesi	2738 mm
Depo kapasitesi	55 lt
Bagaj hacmi	555-1752 lt

SONUÇ

DS markasının daha geniş kitlelere ulaşmasına yardımcı olacak olan 7 Crossback, sunduğu özgün detaylar ve kalite hissiyle premium sınıfta farklı olmak isteyenlere göz kırpan bir model olmuş.

★★★★☆

LEVANTE SERT ESİYOR!

Adını hafif bir esintiyken birdenbire güçlü bir fırtınaya dönüşebilen bir Akdeniz rüzgarından alan Levante, yolda da aynı karakteri sergiliyor.



SUV sınıfının gördüğü ilgi ve üreticilerin kasalarını doldurduğunun anlaşılmasıyla spor otomobilleriyle ünlü markalar da bu pazara akın etmeye başladı. Bu pazara ilk girenlerden biri olan Porsche, diğer markaları da cesaretlendirdi ve yollarda hızlı SUV'ların sayısı artmaya başladı. Bu markalardan biri de Maserati. Süperspor ve sportif sedanlarıyla ünlü İtalyan marka yaklaşık 2 yıl önce Cenevre Otomobil Fuarı'nda Levante adıyla ilk SUV'unu tanıttığında açıkçası çok da şaşırmamıştık. Sonuçta lüks ve sportif SUV sınıfından pay almak hemen her marka için hayati önem taşıyor. Çünkü ayakta kalmak ya da büyümek için SUV üretmek bir zorunluluk haline gelmeye başladı. Maserati de yapması gerekeni yaptı.

Levante, önden ve ön çaprazdan bakıldığında markasının tasarımı özelliklerini tüm açıklığıyla sergiliyor. Dikkatli gözler, C sütunu ve arka stopların Ghibli ile benzerliğini de kolaylıkla fark edebilir. Tabii C sütunu üzerindeki Maserati amblemi, herhangi bir şüphenin yaşanmasının önüne geçiyor. Levante'nin tasarımı için zarif tanımlaması yapabilirim. Üstelik bu zarafet 5003 mm'lik otomobilin olduğundan daha küçük görünmesini sağlıyor. 3004 mm'lik aks mesafesi zaten geniş bir iç mekanın habercisi ama ilk bakışta tasarım optik bir yanılmaya sebep oluyor.

İç mekana geçildiğinde neredeyse her noktada deri kaplanmış yüzeylerle karşılaşıyoruz. Elbette "lüks" bir markada bunu anormal bir durum değil. İşçilik ve malzeme kalitesi yüksek ve özellikle kokpit tasarımı etkileyici. Orta konsolu kaplayan 8,4 inçlik dokunmatik multimedya ekranı, çözünürlüğü ve tepki hızıyla oldukça iyi





Ghibli tarzını yansıtan şık kokpitte çok kaliteli deri kullanılmış.



Sinan Saip Bel, Fer Mas Şirket Müdürü:
Maserati, konforlu bir spor otomobil üretebilme düşüncesiyle, 2013 yılında stratejik bir kararla büyük bir yatırım gerçekleştirdi ve üretim kapasitesini arttırdı. Aynı yıl efsanevi Ghibli modelinin güncel versiyonunu üreterek, tarihinde ilk defa bir dizel motoru da seçenekler arasına koydu. Bu hamle, markaya 15 binli üretim adetlerini getirdi ve Türkiye pazarına da olumlu yansıdı. 2016 yılında, SUV'ların Maserati'si olarak adlandırdığımız Levante'nin seri üretimi büyük ses getirdi. Globalde de Türkiye'de de markanın en çok satılan modeli Levante. 2018 yılı başından itibaren yenilenmiş GranTurismo Türkiye'deki ürün gamına katılacak. Önümüzdeki yıl GranTurismo'dan yaklaşık 10 adet satış gerçekleştirmeyi planlıyoruz. Öte yandan 2018 yılı Levante açısından da avantajlı bir yıl olacak. Kendi segmentindeki rakiplerinden dizel motor seçeneğiyle ayrışacak.
Maserati dünya genelinde her geçen yıl bir önceki yıla oranla daha iyi bir performans ortaya koyuyor. 2017 yılının ilk altı ayında dünya genelindeki satışlar bir önceki yıla oranla yüzde 90 yükseldi. Türkiye'ye bakacak olursak; Ghibli, Quattroporte ve Levante'den önce sınırlı rakamları konuşurken, geçen sene ürün gamımızdaki hareketlenme ile 73 adetlik satış rakamına ulaştık. Bu yılı da 85 adetlik satışla kapatmayı öngörmekteyiz. Önümüzdeki yıl 3 haneli satış rakamlarına ulaşmayı ümit ediyoruz. Satış sonrasında verdiğimiz hizmetlerle de ön plana çıkmaya devam ediyoruz. Fer Mas olarak, Doğu Avrupa'da iki yıl üst üste 'En İyi Satış Sonrası Hizmet Ödülü'nü aldık.
2017'nin bizim için en önemli konularından biri, Maserati için hedeflediğimiz bayilik sisteminin devreye alınmasıydı. Nisan ayı sonu itibariyle Birmot ile birlikte Ankara'da, Eylül ayında Mengerler ile birlikte Bursa'da bayimizin açılışını gerçekleştirdik. Yine Birmot ile birlikte çalıştığımız Antalya bayimizde ise araçlar sergilenmeye başladı ve kısa süre içerisinde tam anlamıyla hizmette olacak. Artık Fer Mas'ın İstanbul dışında, 3 merkezi ilde daha satış-servis noktası bulunuyor. Bu da markanın geleceğine olan inancımızı ve güvenimizi gösteriyor.

bir noktada. Spor otomobillerde olduğu gibi yüksek vites konsolundaki çevirmeli bir kumandayla da ekrana kumanda etmek mümkün. Gösterge tablosunda geleneksel çizgilere sahip 2 analog göstergenin arasında da 7 inçlik bir ekran bulunuyor. Bir diğer klasik öğe de orta konsolun üzerine yerleştirilen analog saat. Önde ve arkada oturma alanları gayet geniş ve ferah. Üstelik koltukların ergonomik yapısı da uzun yolculuklarda konforu artırıyor. 580 litrelik bagaj alanı da uzun yolculuklar için yeterince büyük bir yükleme alanı sunulduğu anlamına geliyor.

Levante ikisi benzinli, biri dizel olmak üzere üç motor seçeneğiyle üretiliyor. Çift turbo beslemeli, 3,0 litrelik V6 benzinli motor, Maserati mühendisleri tarafından geliştirilmiş ve Ferrari tarafından üretiliyor. 350 HP'lik versiyonun maksimum torku 500 Nm. Levante SQ4'teki motor ise 430 HP güç ve 580 Nm tork üretiyor. Dizel motor da 3,0 litre hacminde ve turbo beslemeli. 275 HP'lik dizelin maksimum torkuysa 600 Nm. İtalya'da direksiyonuna geçtiğim Levante SQ4, fabrika verilerine göre 5,2 saniyede 100 km/s hıza ulaşıyor. Son hızıysa 264 km/s olarak açıklanıyor. Buna benzer verilere farklı markalardan SUV'larda da rastlıyoruz, hatta daha iyilerine de ama dünyanın en güzel motor ve egzoz sesine Maserati'nin sahip olduğunu düşünüyorum. I.C.E. (Increased Control & Efficiency) yani Artırılmış Kontrol ve Verimlilik modunda kedi gibi mırıldayan motor, vites kolunun yanındaki mod kumandasında Sport'u seçtiğinizde gerçek anlamda bir senfoniye başlıyor. Farklı devirlerde ve gaz açılarında farklı ses tonlarıyla resmen kulaklara ziyafet çekiliyor. Birkaç saliselik farklar için bu zevkten mahrum kalmak istemem açıkçası. Yüksek güç ve tork, 2,1

tonluk otomobili her şartta rahatlıkla hızlandırıyor. Tabii bunun karşılığı olarak da yakıt tüketimi konusunu kafaya pek takmamak gerekiyor. Dağ yollarında biraz da performanslı gitmek isterseniz 15 litreye doğru tırmanan ortalama tüketim, Torino'ya doğru otoyolda sabit hızda giderken 9 litrenin altına düştü.

Maserati, Levante'yi rekabet için hazırlarken teknoloji konusunda cimri davranmamış; yani işi şansa bırakmamış. Ghibli'den gelen platform zaten yeni nesil. Akıllı dört tekerlekten çekiş sistemi, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve elektronik kontrollü havalı süspansiyon, konfor ve performans gibi iki farklı dünyayı aynı anda sunabilmenin reçetesi. Önde çift salıncaklı, arkada 5 kollu süspansiyon sistemleri de günümüz teknolojisinin ürünü. ZF üretimi otomatik şanzımanda farklı kullanım özelliklerine uygun modlar bulunuyor. Böylece istendiğinde sakin ya da sportif sürüşlere uygun vites değişimleri sağlanabiliyor. Tabii Maserati için yeni olan offroad da bu modlardan biri. Q4 adını taşıyan dört tekerlekten çekiş sistemi, spor otomobil karakterinden ödün vermeyen bir SUV nasıl yapılar sorusuna iyi bir cevap. Normal sürüş sırasında gücün tamamını arka aksa yollayan sistemi, patinaj başladığını algıladığında, 150 milisaniye içerisinde gücün yüzde 50'ye kadarki kısmını ön aksa yönlendiriyor. Ayrıca yüksek performanslı kullanımlarda sürücüye avantaj sağlayan mekanik kilitli diferansiyel de bu sınıfta bir ilk. Virajlarda dış tarafta kalan tekerleklere daha fazla güç yollamak için içteki tekerleklere hafif frenler uygulayan Torque Vectroring de iyi yol tutuşa katkıda bulunuyor.

4 farklı sürüş yüksekliği ayarı imkanı veren, normal sürüş ve park edilme yüksekliği de otomatik ayarlanan havalı süspansiyon hem konfor hem de sportiflikte önemli bir rol üstleniyor. Bu sınıfta ağırlık merkezi yere en yakın model olarak açıklanan Levante, Sport modunda bir SUV'dan çok binek otomobil gibi hissettiriyor. Dağ tırmanışındaki dar virajlarda bile son derece çevik tepkiler veren Levante'nin şasisi sürücü isteklerine son derece hızlı cevap veriyor. Aslında bu yüzden biraz da alışkanlık istiyor. Çünkü bu büyük gövdenin bu kadar hızlı yön değiştirme kabiliyeti olmasını beklemiyorsunuz.

2018 model yılında donanıma eklenen elektrikli direksiyon sistemi son derece iyi çalışıyor. Hidrolik direksiyonlu versiyonu kullanmadığım için karşılaştırma yapmam mümkün değil ama yeni sistem hem tepki hızı hem de bilgilendirme açısından hoşuma gitti. Bu kadar ağır ve hızlı bir otomobili durdurmak kolay bir iş değil. Maserati mühendisleri iyi bir iş çıkarmış. Fren sisteminin dozlaması gayet iyi ve arka arkaya sert frenlerde bile zayıflık hissettirmedi.



5 metrelik büyük bir SUV olan Levante, zarif tasarımıyla bunu çok iyi saklıyor.

Levante'nin rekabet ettiği sınıf, zor beğenenlerin müşteri olduğu sınıf. Maserati de bunun farkında olduğunu ve bütün hazırlıklarını buna göre yaptığını daha ilk birkaç kilometrede hissettiren bir SUV üretmiş. Tabii bunun bedeli pek de ucuz değil. Levante'nin dizel motorlu versiyonunun Türkiye satış fiyatı 203 bin 220 Euro'dan başlıyor. Kişiselleştirme seçeneklerinin zenginliğini de unutmamak gerekiyor. Fabrika ziyaretinde, teorik olarak her biri birbirinden farklı 1 milyardan fazla farklı Levante üretilebileceği söylenmişti. Yani başlangıç fiyatına pek takılmamak gerekiyor!

Yazı: Halit Bolkan-İtalya/Torino



Modern üretim

2016 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldıktan sonra satışa sunulan ve özellikle Çin ile ABD pazarlarında yoğun ilgi gören Levante, Maserati'nin yüzünü güldürüyor. Levante, Torino'daki Mirafiori Fabrikası'nda tamamen yeni teknolojiler kullanan üretim bantlarından çıkıyor. 1200 işçinin Levante için çalıştığı Mirafiori Fabrikası 1939 yılında kurulmuş. Aynı fabrikada Alfa Romeo MiTo'nun üretimi de yapılıyor. Mirafiori aynı zamanda FCA Grubu Araştırma ve Geliştirme Merkezi'nin kalbine de ev sahipliği yapıyor.

Levante için kurulan modern üretim hattında, üretim kalitesinde tamamen yeni standartlar yakalamak üzere, en yeni bilgisayar teknolojileri ile çalışan robot kaynağı, montajı ve boya uygulaması teknolojileri kullanılıyor. Üretim hattında aynı zamanda markaya has kişiselleştirme çözümleri, seçkin deri ve ipek uygulamaları gerçekleştirmek üzere geleneksel el işçiliği de kullanılmaya devam ediyor.



TEKNİK VERİLER

Maserati Levante S Q4

Motor tipi ve konumu	V6, çift turbo, önde, uzunlama-
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	6/24
Silindir hacmi	2979 cc
Maksimum güç	316 kW/430 HP 5750 d/d
Maksimum tork	580 Nm 4500-5000 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,2 sn
Maksimum hız	264 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	10,9 lt/100 km
CO_2 emisyonu	253 g/km
Ağırlık	2109 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5003 mm / 1968 mm / 1679 mm
Dingil mesafesi	3004 mm
Depo kapasitesi	80 lt
Bagaj hacmi	580 lt

SONUÇ

Artık daha geniş kitlelere hitap eden Maserati, Levante ile üst tabakaya piyasanın en dinamik ve lüks SUV'larından birini sunuyor. Sürüş dinamikleri ve kalbe hitap eden detaylarıyla fark yaratan model. İtalyan tarzını her noktasında belli eden Levante'nin motor ve şanzıman ikilisi de damakta spor otomobil tadı bırakmayı başarıyor.

★★★★☆


TİVİBU İLE
DÜNYA KADAR EĞLENCEYE
SEYİRCİ Mİ
KALACAKSINIZ?
Süper Paket
İlk 6 Ay
Ücretsiz
Seç İzle
Kaydet İzle
REC
Durdur İzle & Geri Al İzle
Programı Başa Alma
Tekrar İzle
Türk Telekom
tivibu
UEFA
CHAMPIONS
LEAGUE
UEFA
EUROPA
LEAGUE
Türk Telekom
tivibu
24 ay sözünüze, yeni gelene
31 Temmuz 2018 tarihine kadar geçerlidir. 7. aydan itibaren Tivibu aktivasyon ücreti (2 TL x 18 ay) ve damga vergisi alınır. Tercihte uydu dış kurulum bedeli, taksitli 132 TL'dir (11 TL x 12 ay taksit). Kırmızı Halı filmleri ve IPTV HD Paket ayrıca ücretlendirilir (aylık 5 TL). Tivibu Ev ve IPTV, altyapısı uygun olan lokasyonlarda sunulabilmektedir. Cayma bedeli faturalandırılır. Tivibu Süper Paket ilk 6 ay ücretsizdir, devam eden aylarda, aylık 39 TL'den ücretlendirilecektir. Ayrıntılar için: tivibu.com.tr ve 444 5 375

2018



Audi Q3

Audi

2018'de en çok yeniliğe imza atacak markaların başında gelen Audi, yılın ilk çeyreğinde yeni nesil A7 Sportback ve amiral gemisi yeni A8'i Türkiye'de satışa sunacak. İki model de dört büyük ekranlı ve dokunmatik yüzeylerin hakim olduğu kokpit dikkat çekerken, yürüyen aksam konusunda havalı süspansiyon sistemini de kapsayan farklı alternatifler sunulacak. Mart ayında tanıtılacak olan yeni A6 da tıpkı A7 ve A8 gibi markanın yeni neslini yansıtan tasarım ve iç mekan felsefesini yansıtacak. Tasarımda daha kaslı bir ön tasarım dikkat çekerken, aks mesafesindeki artışla beraber özellikle arka koltuklarda sunulan yaşam alanının daha iyi olacağı iddia ediliyor. Haziran ayı Audi'nin yeni modeller konusunda zirve yaptığı dönem olarak dikkat çekerken A1 ve Q3 ikinci nesilleriyle Q8 ise ilk kez sahneye çıkacak. Yılın son çeyreğinde yollara çıkması beklenen küçük Audi'de yeni VW Polo platformuna geçiş yapılırken yaklaşık 10 cm uzayacak olan otomobilin güncel modele göre belirgin biçimde daha geniş bir kabin sunacağından bahsediliyor. Q2'nin yollara çıkmasıyla artık Audi'nin en küçük SUV olma özelliğini kaybeden Q3, ikinci neslinde yaklaşık 4,5 metre sınırına uzanıp Q2 ile arasına kesin bir mesafe koyacak. MQB platformunda üretilecek olan kompakt SUV'da güç yelpazesi 2,5 lt'lik 5 silindirli motorun görev yaptığı RS versiyonuyla birlikte 400 HP barajını aşacak. Audi'nin BMW X6 ve Mercedes GLE Coupe'ye yanıt niteliğindeki modeli Q8 de benzer bir dönemde tanıtılıp yılın son çeyreğinde yollara çıkacak. Q7 altyapısının kullanıldığı SUV-Coupe'de 6 ve 8 silindirli motorlara yer verilecek. Audi'nin elektrikli model atağının ilk ciddi adımı olarak kabul edilen e-tron ise Ekim ayında Almanya'da satışa sunulacak. Üç elektrikli motoruyla 500 HP civarında güç üretecek olan yenilikçi model Tesla'ya ciddi bir rakip olacak.



Audi A6 Avant

'e merhaba

Her yılın ilk ayında olduğu gibi yine yeni yılda Türkiye'de satışa sunulacak ve dünyada tanıtılacak olan önemli yenilikleri derledik. Bu yılın yenilik menüsü oldukça zengin. Hemen hemen her bütçeye ve beğeniye hitap eden onlarca yeni model sahneye çıkmak için geri sayıma başladı.

Yazı: Eray Özgür





Audi A1



Audi e-tron



Audi A7 Sportback



Audi Q8

“BMW SUV’ları 2018’de büyük bir atılım yapacak.”



BMW X2



BMW Z4 Concept



BMW

X ailesinde adeta boşluk bırakmayan BMW, 2018 yılında bizi üç yeni X modeliyle tanıştıracak. Bunlardan ilki olan X2, X1’in daha sportif ve coupe detaylarıyla bezenmiş versiyonu olarak dikkat çekiyor. Mart ayında satışa sunulacak olan modelde 4x4 ve önden çekişli aktarma seçenekleri sunulacak. Diğer BMW modellerinden ters çevrilmiş ön ızgarası ve C sütunundaki marka logosuyla ayrışan modelle benzer dönemde makyajlı 2 Serisi Active Tourer ve Gran Tourer modelleri de satışa sunulacak. Yeni nesil multimedya sistemiyle dikkat çekecek olan kompakt MPV’lerle birlikte makyajlı i3 de bayilerdeki yerini alacak. BMW’nin i modellerinin ikincisi olan i8 ise hem makyajlı Coupe nesli hem de ilk kez tanıtılan Roadster versiyonuyla Mayıs ayında satışa sunulacak. Makyajlı i8 neslinde artan batarya kapasitesi sayesinde elektrikli sürüş menzili Coupe’de 55 km’ye ulaşırken, i8 Roadster 53 km boyunca elektrikle yol alabiliyor. Standart M3’e göre yaklaşık 50 kg hafifleyen ve 460 HP’lik gücüyle gelmiş geçmiş en güçlü M3 olan M3 CS de yılın ikinci çeyreği bitmeden Türkiye’de olacak. Kompakt ve safkan bir performans otomobili isteyenler için geliştirilen M2 Competition yılın ikinci yarısında ithal edilmeye başlanacak. Otomobilde 400 HP civarında güç üretecek sıralı 6 silindirli motor görev yapacak. Takvimler Ağustos ayını gösterirken BMW’nin orta sınıf SUV-Coupe’si ikinci nesliyle satışa sunulacak. Sadece 4x4 ve 8 ileri vi-



BMW i8 Roadster ve Coupe



BMW X7 iPerformance Concept





BMW X4

BMW X5





BMW 8 Concept

tesli otomatik şanzımanla üretilecek olan modelde yeni X3 altyapısı ve kokpiti kullanılıyor. Motor seçenekleri de yine ortak. Yılın ikinci yarısı BMW'nin yeni model tanıtımları açısından çok hareketli geçecek. Yaz bitiminde dördüncü nesil X5'in üstündeki örtü kalkarken tasarımda deneylerden kaçınılıp X3 ile süren evrime sadık kalınacak. Güncel ve 5 ve 7 serilerinin modüler platformlarının kullanılacağı model aynı zamanda markanın SUV'daki yeni amiral gemisi X7'nin de altyapısını sunacak. X5'te 4,6 ve 8 silindirli motorlara yer verilirken X7'de 6 ve 8 silindirli üniteler sunulacak. M50d versiyonundaki 3,0 lt'lik sıralı 6 silindirli dizel artık dört turboyla desteklenirken güncel nesilde 381 HP olan gücünde 400 HP barajını aşması bekleniyor. Ekim ayı geldiğinde sırayı orta sınıftaki 3 Serisi'nin yeni nesli alacak. 3,4 ve 6 silindirli motorlarla tanıtılacak olan modelde yüzde 100 elektrikli bir versiyon da sunulacak. BMW'nin 1999'dan bu yana derin bir uykuda olan 8 Serisi, bu yılın sonunda uyanıyor. 326 ile 600 HP (M8) arasında değişen motor güçlerinin sunulacağı modelde 4 tekerlekten çekiş seçeneği de sunulacak. Mercedes S Serisi Coupe ile rekabet edecek olan 8 Serisi'yle benzer bir dönemde yine sportif bir model olan roadster Z4 yeni nesliyle karşımızda olacak. Son nesilde katlanır metal tavana geçiş yapan model yeni nesildeyse daha minimalist olan geleneksel bir tenteye dönüyor. Tasarımda radikal değişimlerin yapıldığı modelde güç aralığının 184-350 HP olması bekleniyor.



Alfa Romeo

İtalyan markanın ilk SUV denemesi Stelvio, 2018 yılında en güçlü versiyonu olan QV sürümüyle geliyor. 510 HP gücündeki performans SUV'u 0-100 km/s hızlanmasını 3,8 saniyede tamamlarken, yılın ikinci yarısında Türkiye'de olacak. Markanın kompakt sınıf temsilcisi Giulietta ise özel versiyonuyla ilkbahar döneminde gelecek.

Bentley

Lüks İngiliz markanın yeni nesil Continental GT modeli yılın ilk çeyreğinde satışa sunuluyor. Bir önceki nesilden tanıdığımız 6,0 lt'lik W12 motor revize edilirken ürettiği 635 HP güç ve 900 Nm torku ilk kez 8 ileri vitesli çift kavramalı bir otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarıyor. 333 km/s maksimum hız ve 3,7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değerleri sunan yeni Continental GT'nin ortalama yakıt tüketimiyse selefine göre iki litre azalarak 12,2 lt/100 km'ye gerilemiş. Markanın ilk SUV modeli olan Bentayga W12 benzinli ve V8 dizel motorlardan sonra yaz döneminde benzinli V8 motoruyla da satışa sunulacak.



Bentley Continental GT


Citroen C4 Cactus

Citroen

Fransız markanın küçük sınıf crossover olarak doğan modeli C4 Cactus makyajlı nesliyle yılın ikinci çeyreğinde Türkiye'de olacak. Citroen tarafından artık kompakt hatchback olarak pazarlanan otomobilin yüzünde C3'ü hatırlatan yeni logo entegrasyonu dikkat çekerken makyajdan önce kapıların neredeyse tamamını kaplayan ve farların da entegre edildiği Airbump adlı plastik koruma bölgeleri ortadan kalkmış. PHC adı verilen Kademeli Hidrolik Baskı Yataklı Süspansiyon Sistemi ve Advanced Comfort koltuklarla donatılan otomobilde, 1,2 lt 110 HP benzinli ve 1,6 lt 100 HP dizel motor seçenekleri sunulacak. Bugünün hafif ticari araçlarının yani vanlarının modern zaman atası olarak kabul edebileceğimiz Citroen Berlingo güncel nesliyle 2008'den beri yollarda ve artık nesil değişiminin zamanı geldi. Yılın üçüncü çeyreğinde satışa sunulacak olan model aynı zamanda Peugeot Partner ve Opel Combo ile üçüz olacak. 1,6 lt'lik dizel motorlarla donatılacak olan yeni Berlingo'nun iç mekanında son dönem PSA Grubu tarzı yansıtılacak.

Dacia

Kompakt sınıfın en ulaşılabilir fiyatlı SUV modelleri arasında yer alan Duster, Mart ayında tüketicilerle buluşuyor. 2 benzinli ve 2 dizel motor seçeneğinin sunulacağı modelde 110 HP gücündeki 1,5 lt'lik dizelde otomatik şanzıman alternatifi de var.





Tourneo Custom



Fiesta ST

Ford

Ford'un küçük sınıftaki başarılı ismi Fiesta, baştan sonra yenilenen nesliyle geçtiğimiz aylarda satışa sunuldu. Ancak model 2018'de de Active ve ST gibi versiyonlarla gündemde olacak. Yılın ilk yarısında satışa sunulacak olan bu versiyonlara ek olarak markanın küçük sınıftaki SUV'u Ecosport da ilk çeyrekte Türkiye'de olacak. Hafif ticari ailesini de revize eden Ford öncelikle makyajlı Custom'ı yılın ilk yarısında satışa sunacak. Bununla birlikte Courier ve Connect modelleri de makyajlı halleriyle hazır olacak. Ford'un 2018'deki en önemli yeniliğini yeni Focus oluşturacak. Bugün üçüncü nesliyle yollarda olan kompakt modelin Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıtılması ve yılın ikinci yarısında satışa sunulması bekleniyor. Tasarım anlamında önemli değişikliklerin yapılacağı otomobilin profil çizgisi neredeyse tamamen değişirken, ilk nesilden bu yana kullanılan C sütunundaki cam bölüm ortadan kalkıyor. Aynı şekilde çamurluklara doğru uzanan stopların yerini de tıpkı Fiesta'daki gibi iki parçalı yatay bir yapı alırken iç mekanda da yine Fiesta'yı hatırlatan temel bir yerleşim mevcut. EcoBoost motor ailesiyle iyi işlere imza atan Ford, yeni Focus'ta da mevcut güç ünitelerini revize ederken, 8 ileri vitesli yeni bir otomatik şanzımana görev verecek.

Honda

Japon markanın 2018 menüsünün başlangıcı bu ay içerisinde satışa sunulacak olan makyajlı Jazz oluşturuyor. Farları ve tamponları yenilenen küçük sınıfın pratik üyesindeki en önemli değişiklikse artık 102 HP gücündeki 1,3 lt'lik benzinli motorun yanında 130 HP gücündeki 1,5 lt'lik benzinli ünitenin de sunulması. Honda, 2018 yılında Civic ailesine de yatırım yapıyor. Bunlardan ilki Şubat ayında satışa sunulacak olan dizel motorlu Civic Sedan. 120 HP gücündeki 1,6 lt'lik ünite ilk etapta sadece manuel şanzımanla birlikte gelirken, yılın üçüncü çeyreğinde dizel motor-otomatik şanzıman ikilisi hem Civic Sedan hem de Civic HB için sunulacak. Yılın kapanışını yeni nesil CR-V yaparken, otomobilde 1,5 lt ile ilk kez düşük hacimli bir benzinli motor sunulacak.



Honda Civic Sedan



Honda CR-V



Hyundai Kona

Hyundai

Koreli markanın küçük SUV sınıfındaki yeni ve iddialı ismi Kona, Nisan ayında Türkiye'de olacak. 1,0 lt 120 HP ve 1,6 lt 177 HP gücündeki benzinli motorların görev yaptığı otomobilde 1,6 lt'lik dizel bir güç ünitesi de seçenekler arasına eklenecek. Önden çekişli ve 4x4 alternatifleri sunmasıyla sınıfının özel modelleri arasında yer alan Kona'da otomatik şanzıman ilk etapta sadece 1,6 lt'lik motorla birlikte sunulacak. Kompakt sedan sınıfında Elantra ile mücadele eden Hyundai, bu sınıfta daha dinamik bir alternatif olarak i30 Fastback'i de sunmaya aday. Henüz kesinleşmiş olmamakla birlikte i30'un şık tasarımlı bu versiyonu yılın ilk yarısında gelebilir. Küçük sınıfta başarılı satış adetleri yakalayan i20, makyajlı haliyle yılın ikinci yarısındaki Hyundai yenilikleri arasında yer alıyor. Tıpkı yılın son çeyreğinde gelmesi beklenen makyajlı Santa Fe gibi.

Infiniti

Lüks Japon markasının orta sınıf temsilcisi Q50, makyajlı haliyle yılın ilk çeyreğinde Türkiye'de olacak. Eklenen sürüş yardımcılarıyla güvenlik seviyesi arttırılan Q50'yi yılın son çeyreğinde modelin SUV kardeşi QX50 takip edecek. İlk bakışta geleneksel lüks bir orta sınıf SUV gibi görünse de QX50'yi özel kılan nokta dünyanın değişken sıkıştırma oranlı ilk motoru olması. 272 HP gücündeki motorun sıkıştırma oranı 8:1 (yüksek performans) ve 14:1 (yüksek ekonomi) arasında kullanım şartlarına göre değişkenlik gösterebiliyor.



Infiniti QX50



Jeep

Amerikalı markanın sembol modelleri arasında yer alan Wrangler, yeni sürümüyle bu yılın sonbahar döneminde Türkiye'de olacak. Tasarım anlamında ilk Willys'ten bu yana aynı temele sadık kalan model yeni neslinde de bunu sürdürüyor. LED farlar, kör nokta uyarısı, çapraz trafik alarmı, geri görüş kamerası, çift bölgeli otomatik klima, Apple CarPlay ya da Android Auto gibi teknolojiler yeni neslin getirileri arasında yer alırken otomobilin üretiminde alüminyumun kullanımıyla ağırlık azaldığı vurgulanıyor. Yeni bir iki kademeli dağıtıcı şanzımanla güç aktarımının selefine göre daha başarılı olduğu iddia edilirken, yeni neslin de gerçek bir arazi canavarı olduğunu tahmin etmek zor değil. Son neslinde 2,8 lt'lik 4 silindirli bir dizel motorla ithal edilen Wrangler, yeni neslinde ilk etapta vergi avantajı da sağlayacak 2,0 lt'lik benzinli bir turbo motorla gelecek. 270 HP gücündeki bu motorun yakıt tüketimiyle olmasa da performansıyla Wrangler'a renk katacağını söylemek mümkün. Dizel isteyenler için 2019'da 3,0 lt'lik V6 da seçenekler arasına eklenecek.

Jaguar

SUV sınıfına F-Pace ile hızlı bir giriş yapan İngilizlerin bu sınıftaki ikinci modeli olan E-Pace yılın ilk çeyreğinde geliyor. 2,0 lt 150 ve 180 HP dizel ile 2,0 lt 249 HP benzinli motor seçeneklerinin sunulduğu kompakt SUV dört tekerlekten çekiş ve otomatik şanzıman ikilisiyle ithal edilecek. 4395 mm uzunluğundaki E-Pace, Range Rover Evoque, BMW X1, Volvo XC40 ve Mercedes GLA Serisi gibi modellerle rekabet edecek. Jaguar'ın bu yıl içindeki ikinci yeniliği olan I-Pace ise marka için yeni bir dönemi simgeliyor. 400 HP gücündeki elektrikli SUV, performansı ve 500 km civarında olması beklenen sürüş menziliyle dikkat çekiyor.



Jaguar I-Pace



Jaguar E-Pace

Kia

Kia'nın artık rakipleri karşısında biraz demode kalmaya başlayan kompakt sınıf temsilcisi cee'd, Haziran ayında üçüncü nesliyle Türkiye'de olacak. Güncel Hyundai i30 ile aynı platformu ve motorları kullanacak olan otomobilin donanım özellikleri de kardeşiyle ortak. Yeni cee'd ile aynı dönemde markanın kompakt sedanı Cerato da makyajlı nesliyle karşımıza çıkacak. Takvimler Eylül ayını gösterdiğindeyse sırayı başka iki yenilik alacak. Bunlardan ilki olan Stonic Kia'yı küçük crossover sınıfında temsil edecek. Kia'nın bugüne kadar ürettiği en kişiselleştirilebilir otomobil olan Stonic'te 84, 100 ve 125 HP'lik benzinli motorlar görev yapacak ve otomatik şanzıman 100 ve 125 HP'lik versiyonlarda standart olacak. Kia'nın bir diğer sonbahar yeniliğiyse orta sınıftaki Optima olacak. 136 HP gücündeki 1,6 lt'lik dizel motor ve 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanla ithal edilecek olan model tek ve çok zengin bir donanım paketiyle geliyor.



Kia Stonic

Land Rover

İngiliz arazi aracı üreticisinin lüks kolu Range Rover, makyajlı Range Rover ve Range Rover Sport modellerini PHEV (şarj edilebilir hibrit) versiyonlarıyla birlikte Mart ayında satışa sunarken, Discovery'nin ağır arazi şartlarına özel olarak üretilen SVX versiyonu da yılın ikinci çeyreğinde satışa sunulacak.



Range Rover Sport PHEV

Lexus

Japon markanın en küçük SUV'u olan NX, Ocak ayı içerisinde makyajlı yüzüyle satışa sunuluyor. Güvenlik yardımcıları artan ve donanım konusunda da eli güçlenen özgün tasarımlı kompakt SUV hibrit versiyon sunmayı da sürdürüyor. Lexus'un amiral gemisi LS yeni nesliyle Mart ayında Türkiye'de olacak. Lüks ve konfor anlamında sınırları zorlayan modelde LS 500 ve LS 500h versiyonları mevcut. Kısa bir süre önce tanıtılan 7 kişilik Lexus RX, 2018 yılı için şimdilik markanın son yeniliğini oluşturuyor. Mayıs ayında satışa sunulması planlanan model adının sonuna L takısını alırken, uzunluğu 5 kişilik versiyona göre 110 mm arttırılmış ve arka cam da daha dik hale getirilmiş.



Lexus LS 500



Mazda6

Mazda

Mazda'nın orta sınıf temsilcisi 6, ikinci makyajıyla yaz döneminde Türkiye'de olacak. Tasarım anlamında önemli değişiklikler yapılan ve şasisi de elden geçirilen modelde özellikle sürüş kalitesinin arttırılmasının üzerinde durulmuş. Kompakt sınıfta kendine has bir müşteri kitlesi olan modellerin başında gelen Mazda3, bu yılın sonunda yeni nesliyle tanıtılacak. Yeni Mazda3 sadece dinamizmin ön planda tutulduğu çekici tasarımıyla değil, aynı zamanda gelişmiş SKYACTIV-X motoruyla da dikkat çekmeye aday. Hiroşima'da geliştirilen 2,0 lt'lik yeni nesil benzinli motor, dizelin tutumluluğunu benzinlinin makul emisyon tutumuyla birleştirmeyi amaçlıyor. Bunun için de dizel motorlarda olduğu gibi basınç altında ateşleme prensibi takip ediliyor ve bu yönüyle dünyanın ilk benzinli motoru olma özelliğini taşıyor. Mazda mühendislerinin iddiasına göre yeni motor geleneksel ateşlemeye sahip benzer güçteki motorlara göre yüzde 30'a varan yakıt ekonomisi sunuyor.

Mitsubishi

Japon markanın yeni kompakt SUV'u Eclipse Cross, Nisan ayında Türkiye pazarındaki yerini alacak. 1,5 lt'lik benzinli motorun görev yaptığı otomobil kendine has tasarımıyla dikkat çekerken, 4x4 seçeneği de olacak.



Mitsubishi Eclipse Cross



Mazda3

“Mercedes’in kompakt sınıf ailesi hiç olmadığı kadar zengin



Mercedes A Serisi Hatchback



Mercedes-Benz

Piyasanın en lüks coupe ve cabrio modellerinden S Serisi Coupe ve Cabrio Şubat ayında Türkiye’de satışa sunuluyor. Nüansı aşmayan değişikliklerin yapıldığı modeli Nisan ayında markanın lokomotif modellerinden A Serisi takip edecek. Daha keskin ve sportif bir tarza bürünecek olan yeni kompakt Mercedes, bununla birlikte sürüş özelliklerinde daha artık konforu da daha fazla gözetecek. Aynı şekilde otomobilde sunulacak konfor ve güvenlik donanımlarında da önemli gelişmeler gözleniyor. Sportif ve aynı zamanda da minimalist bir tarzı yansıtan yeni A Serisi kokpitinde tıpkı E ve S Serileri’nde olduğu yan yana dizilen iki dev ekran opsiyonu da sunuluyor. Aynı şekilde güncel neslin bas-çevir prensibiyle kontrol edilen merkezi kumanda sisteminin yerini de dokunmatik bir panel alıyor. Kompakt bir sedan isteyen müşterilerine şimdiye kadar coupe tarzındaki CLA’yı sunabilen Mercedes, yeni A Serisi nesliyle birlikte bu kez gerçek bir sedan da sunacak. Bu yılın sonunda satışa sunulacak olan modelden önce markanın Türkiye’de en çok satılan modeli olan C Serisi makyajlı nesliyle Ağustos’ta Türkiye’de ilk etapta coupe, cabrio



Mercedes A Sedan Concept

bir çeşitlilik sunacak”



Mercedes C Serisi



Mercedes E Serisi





Mercedes S Serisi Cabriolet ve Coupe



Mercedes G Serisi



Mercedes-AMG GT Concept

ve station versiyonlarıyla olacak. Sedan versiyon için Eylül ayını beklemek gerekecek. S Serisi’nin hatırlatan makyajla birlikte kokpitte dijital ekranlara geçiş yapılırken, 2,1 lt’lik dizel motorun yerini OM 654 kodlu 2,0 lt’lik ünite alacak. Sadece Mercedes’in değil, otomobil dünyasının ikonik modelleri arasında yer alan G Serisi, 1979 yılında başlayan hikayesinde neredeyse 40 yılı geride bırakırken ilk kez tepeden tırnağa yenileniyor. Bu yenilik akla yeni bir tarzı getirmesin. Yeni modeli eskisinden ayırmak için ikinci bir bakış atmak gerekse de kullanılan teknolojilerden malzemelere, gövde panellerinden yürüyen aksama kadar neredeyse her nokta yeni. Kübik tasarım korunurken otomobilin oranlarındaki önemli değişim artan genişlikte gözleniyor. Bu sayede daha fazla omuz ve dirsek mesafesi iddiasında bulunan Mercedes’e göre yeni G Serisi’nin arka koltuk diz mesafesi de 150 mm civarında artacak. Üç diferansiyel kilidi, çok iyi arazi açıları gibi geleneksel özellikler korunurken, yeni nesilde merdiven tipi şasiden monokok yapıya geçilecek olması G Serisi fanatikleri için hayal kırıklığı olabilir. Ancak yeni yapı sayesinde otomobilin asfalt üzerinde çok daha dinamik olacağını tahmin etmek zor değil. Haziran ayında Türkiye’de olması beklenen yeni G Serisi’nden önce markanın kendi sınıfını yaratan modellerinden biri olan CLS Serisi de Nisan ayında üçüncü nesliyle satışa sunulacak. Üst orta sınıfın en önemli modelleri arasında yer alan E Serisi’nde 1,6 lt’lik dizel motor sunulmasıyla pazarda şimdilik rakipsiz görünen bir kombinasyona imza atılacak. Mercedes-AMG markasının en yeni üyesi olarak geliştirilen dört kapılı GT modeli 4,0 lt’lik çift turbo V8 motoruyla Ekim ayında satışa sunulacak.



Nissan

Son olarak yenilenen Qashqai modeliyle gündeme gelen Nissan, yılın ikinci çeyreğinde modelin gelişmiş otonom sürüş özellikleri eklenen versiyonunu tanıtacak. ProPilot 1.0 olarak adlandırılan sistem sayesinde Qashqai, sıkışık trafikte öndeki aracı kendi başına takip edebilecek. Bununla birlikte markanın küçük sınıftaki önemli ismi Micra, baştan sona değişen yeni nesliyle yılın ikinci yarısında hazır olacak.



Nissan Qashqai



Nissan Micra

Opel

2017 yılını Insignia, Crossland X ve Grandland X gibi önemli yeniliklerle geçiren Opel, 2018'de biraz soluklanacak. Insignia'da daha fazla performans isteyenler için sunulan GSi versiyonu Mart ayında bayilerdeki yerini alacak. 210 HP dizel ve 260 HP benzinli olmak üzere 2,0 lt'lik iki motor seçeneğinin sunulacağı modelde dört tekerlekten çekiş ve 8 ileri vitesli otomatik şanzıman standart olarak geliyor.



Porsche

Volüm modelleri olan Panamera ve Cayenne'i yenileyen Porsche, 2018'de bizi 911 efsanesinin yeni sürümüyle tanıştıracak. Ekim ayında gün yüzüne çıkacak olan yeni 911'de boyutlarda küçük bir artış olacak. Bununla birlikte yüksek dayanımlı çelik ve alüminyumun harmanladığı karoser hafifleyecek. 718'deki gibi 4 silindirli bir motor gündemde değil ancak bu kez otomobil geliştirilirken altyapı ilerleyen süreçte hibrit bir versiyonun üretileceği hesaba katılıyor. Baz versiyon 911 Carrera'nın gücünün 20 HP artarak 390 HP'ye ulaşması bekleniyor. Turbo S 600 HP barajını aşıp 340 km/s civarında bir maksimum hıza ulaşacak. Elektronik güvenlik yardımcıları da güncellenecek olan yeni 911'in yönlendirilebilen arka aksı da revize edilip daha da rafine bir sürüş sunmasının önü açılacak. Cayenne'de dizel bir motor beklentisinde olanlar Haziran ayında 3,0 lt'lik V6'ya kavuşurken gücün en az 272 HP olması bekleniyor.

Porsche 911





Seat Arona

Seat

Türkiye pazarına benzinli motorlarla giriş yapan küçük crossover Arona'da dizel isteyenler için 95 HP gücündeki 1,6 lt'lik TDI motor yılın ilk çeyreğinde ilk etapta manuel şanzımanla gelecek. Arona'da dizel-otomatik ikilisini gözüne kestirenlerinse ikinci çeyreği beklemeleri gerekiyor. Arona'nın platform kardeşi Ibiza'da dizel-otomatik isteyenlerin bekleyişiyse daha kısa sürecek: İlk çeyrek.

Volvo


Volvo V60

XC40'ı tanıtarak 2017'ye bir anlamda güzel bir elveda diyen İsveçliler, modeli yılın ilk çeyreğinde satışa sunacak. Markayı 2010 yılından bu yana orta sınıfta temsil eden S/V60 modelleri 2018'de yeni nesilleriyle sahnede olacak. Açılışı mart ayında station versiyon V60 yaparken, modelde V90'ı hatırlatan bir tarz benimsenecek. Bununla birlikte güncel V60'ın eleştiri konusu olan küçük ve kullanışsız bagajının yerini bir stationa yakışan yükleme alanı alacak. Eylül ayında da sedan versiyon S60 sahneye çıkarken yıl sonunda V60 Cross Country tanıtılacak.


Skoda Fabia

Skoda

Çekyalı markanın yeni kompakt SUV'u Karoq yılın ilk çeyreğinde önden çekişli versiyonlarıyla satışa sunulacak. Yeti'nin yerini alan ve dijital gösterge tablosuyla dikkat çeken modelde dört tekerlekten çekişli versiyonlar içinse yılın ikinci yarısını beklemek gerekiyor. Yıl içinde Kodiaq ve Karoq'un özel donanımlı versiyonlarını da tanıtacak olan Skoda, küçük sınıf temsilcisi Fabia'nın makyajlı hali içinse yılın son çeyreğini bekleyecek.


VW T-Cross

Volkswagen

SUV'daki amiral gemisi Touareg'in üçüncü neslini aslında 2017'nin son çeyreğinde tanıtması beklenen VW, bu tanıtımı yaklaşık 6 aylık bir gecikmeyle Mart ayında gerçekleştirecek. Cenevre'de sahneye çıkacak olan Audi Q7 ve Porsche Cayenne'in teknik üçüzü, Haziran ayında da Türkiye'ye giriş yapacak. Hafifleyen ve çok modern bir elektronik altyapısına kavuşan modelde 3,0 lt'lik TDI V6 ana motor olmayı sürdürürken, 2,0 lt'lik benzinli motorun kullanıldığı ve 381 HP'lik sistem gücü sunan bir hibrit versiyon da sunulacak. Tiguan'ı fazla büyük ve pahalı bulanlar için Volkswagen'in sunduğu kompakt crossover T-Roc ise yılın üçüncü çeyreğinde gelecek. 1,0 lt 115 HP ve 1,5 lt 150 HP benzinli motorların sunulduğu kompakt crossover'da şimdilik sadece 2,0 lt 150 HP'lik dizel üretilse de, otomobilin Türkiye ithalatı başlayana kadar 1,6 lt'lik dizelin de seçenekler arasına eklenmesi bekleniyor. Crossover ailesini T-Roc'tan küçük bir modelle genişletecek olan VW, Polo platformunun kullanılacağı T-Cross'u ise Ekim ayında tanıtacak. 2018 yılında Türkiye'ye ithal edilmeyecek olan model yaklaşık 4,10 metre uzunluğunda olacak ve rakip firmalar dışında kardeş model Seat Arona ile de rekabet edecek.


VW Touareg

LÜKS VE ZEKİ

Yeni Audi A8 hayatı daha konforlu, güvenli, keyifli ve verimli kılma iddiasında. Amiral gemisiyle sohbet etmek bile mümkün.



Kokpit soğuk ve modern bir tarzı yansıtırken kalite birinci sınıf.



İlk kez yollara çıktığı 1994 yılında alüminyumdan üretilmesiyle otomobil tarihine geçen ve bu özelliğini sonraki iki nesilde de sürdüren A8 dördüncü neslinde artık saf alüminyum bir otomobil değil. Çelik, magnezyum, alüminyum ve karbon gibi malzemeler farklı noktalarda farklı biçimlerde kullanılıyor. Ne yani, A8 artık kendine has bir özelliğe sahip değil mi? Tam tersine! Audi'nin yeni amiral gemisi üçüncü seviye otonom sürüş altyapısına sahip. Bunun anlamı şu: Kanunlar izin verdiğinde A8 otoyolda 60 km/s hıza kadar konvoy sürüşünü kendi başına gerçekleştirebilecek.

Yeni nesil kokpit yerleşimiyle Audi'nin yarınını yansıtan yeni A8'de işçilik ve malzeme kalitesi kusursuz tanımını hak edecek kadar yüksek. Ancak şunu da belirtelim ki, fonksiyonellik neredeyse her noktada tasarımın önünde tutulmuş. Bu açıdan bakıldığında sanki kalbe daha fazla hitap detaylar da kullanılabilirmiş. zFAS olarak kısaltılan merkezi sürücü asistan kontrol cihazı otomobilin kumanda merkezi olarak görev yapıyor. 40'ı aşkın asistan sistemin sunulduğu otomobilde çok gelişmiş bir sesli komut sistemi de var. Şimdilik Almanca ve İngilizce gibi dillerin kullanılabildiği sistemi sürücünün kurduğu cümlelerin tam olarak anlayıp gerekli yanıtları verebiliyor. A8 bir anlamda sürücüsüyle sohbet edebiliyor.



LED ve OLED aydınlatma elemanlarıyla ışık imzası yaratılmış.

İlk etapta 3,0 lt'lik benzinli ve dizel V6 motorlarla yola çıkan yeni A8 de her iki alternatifi de kullandık. 286 HP gücündeki dizel ünite 50 TDI kısaltması altında satılıyor ve boş ağırlığı iki ton sınırındaki lüks sedanla başa çıkma konusunda hiç zorlanmıyor. Arka planda kalan motor sesi konforu arttırırken yüksek torka sahip olma lüksü hızlanmalarda kendini belli ediyor. 55 TFSI kısaltmasıyla satılan benzinli versiyonsa 340 HP'lik gücüyle A8'in canlılığına daha fazla uyum gösteriyor. Bu canlılıkta aktif arka aks yönlendirmesi önemli bir rol oynarken adaptif amortisörlere sahip olan havalı süspansiyon sistemi sürüş konforunu destekliyor. Bu yıl içerisinde sunulacak olan "AI Aktif Yürüyen Aksam" yol yüzeyindeki pürüzleri otomatik olarak algılayıp her tekerleğe bağımsız elektromekanik müdahalelerde bulunabilecek.

Yazı: Jürgen Voigt-Eray Özgür

TEKNİK VERİLER
Audi A8 50 TDI

Motor tipi ve konumu	V, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	6/24
Silindir hacmi	2967 cc
Maksimum güç	210 kW/286 HP 3750 d/d
Maksimum tork	600 Nm 1250 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,9 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	8 vitesli otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	5,6 lt/100 km
CO_2 emisyonu	145 g/km
Ağırlık	2050 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5172 mm / 1945 mm / 1473 mm
Dingil mesafesi	2998 mm
Depo kapasitesi	72 lt
Bagaj hacmi	505 lt

SONUÇ

Audi'nin yeni amiral gemisi gerçek bir teknoloji üssü halin gelmiş. Güvenlik, konfor ve otonom sürüş konularında yeni ufuklar açmaya aday otomobilin kokpitindeki gelişmiş kontrol sistemine alışmak da zaman almıyor. 3,0 lt'lik TDI motor, yumuşak çalışma karakteri, gücü ve verimliliğiyle etkileyici.

★★★★½



Geniş kapalı havuz ve jakuzi



360° deniz ve göl manzarası



Zengin sosyal alanlar ve eşsiz ayrıcalıklar



KONSEPT DEĞİL SERİ

Range Rover, Evoque ve Sport modelleri arasına konumlandırdığı yeni bir modeli, Velar'ı yollara çıkarttı. Karosere gizlenen kapı kolları, dokunmatik kontrol panelleri ve dijital ekranlarla konsept gibi görünen Velar, sınıfının en ilgi çekici ve yenilikçi modelleri arasında başı çekiyor.

SUV sınıfında yeni bir modele daha ihtiyacı olabilecek son marka Land Rover olmalı. Hem Land Rover, hem de Range Rover markaları altında oldukça zengin ürün gamı sunan üretici "farklı" bir şey sunması gerektiğini biliyordu. Range Rover Velar bu fikrin ürünü. Boyutlarına baktığımızda Velar 4803 mm uzunluğa, 2874 mm dingil mesafesine, 2032 mm genişliğe ve 1665 mm yüksekliğe sahip. Velar, Sport'tan 47 mm daha kısa boylu. Dingil mesafesi de 49 mm daha kısa. Yaklaşık 5 cm'lik bu farklar yüksekliğe gelince 11,5 cm'ye çıkıyor. Bu rakamlar Velar'ın Sport'a yakın uzunluk ölçülerine karşılık çok daha alçak bir tavan yapısı olduğunu gösteriyor. Dinamik tasarımın da oluşmasında bu tercih etkili oluyor. 0,32 Cd'lik sürtünme katsayısı Land Rover tarihindeki en aerodinamik otomobil olduğunu gösteriyor.

Opsiyonel olan Matrix LED farlar Velar'a da sportif bir görünüm kazandırıyor. İri ön ızgara ile birlikte dinamik bir yüz oluşturulmuş. Arkaya doğru alçalan tavan çizgisi ve yüksek omuz çizgisini Range Rover Evoque'dan anımsıyoruz. Velar'ı farklı kılan ise gövdeye gizlenen kapı kolları. Otomobil 8 km/s hızı geçtiğinde veya kapılar kilitliyken kollar, kapı üstlerine gizleniyor. Otomobilin geneliyle çok uyumlu olan arka tasarım en az yüzü kadar etkileyici görünüyor. Stopların da ince tasarlanabilmesinde LED teknolojisi rol oynuyor. Arkaya doğru alçalan tavan tasarımı arka cam için fazla bir alan bırakmamış. Arkaya doğru küçülen cam yüzeyler kabin içerisinin aydınlığını ve arka görüş açılarını biraz azaltıyor.

Velar'ın Sport'a göre daha alçak tasarlanan tavan yapısı yaşam alanında bir sorun yaşatmıyor. Ön ve arka koltuklar uzun boylular için bile yeteri kadar geniş. Yüksek omuz çizgisi ve arkaya doğru daralan camlar dışarıda dinamik çizgiler oluştururken içeridekileri güvende hissettiriyor.



ÜRETİM



10 inçlik dokunmatik ekranlar orta konsolda ergonomiyi arttırmış.

Otomobilin kapı kolları 8 km/s hıza kadar açık kalabiliyor.



R-Dynamic paketinde yere daha yakın tamponlar geliyor.

Otomobilin içerisinde yüksek seviyede malzeme ve işçilik kalitesi göze çarpıyor. Direksiyon arkasındaki 12,3 inçlik dijital gösterge grubu çok net algılanıyor. Direksiyon üstünde dokunmatik kumandalara yer verilmiş. Orta konsol ve vites konsolundan ise gözlerimizi alamıyoruz. İki adet 10 inçlik ekrandan oluşan dokunmatik paneller hem iç mekanın sade olmasını hem de çok şık görünmesini sağlamış. Ses açma kumandasının fiziksel olarak bulunması ergonomiye verilen önemi de gösteriyor. Bu düğmenin iki yanındaki dairesel kumandalar seçilen menüye göre farklı kullanımları yönetiyor.

Sürüş özelliklerine baktığımızda Velar'ın şık ve sportif göründüğü kadar sürüşünün de bu imajla uyumlu olduğunu gördük. Direksiyon sistemi konfor odaklı ayarlara sahip olsa da geri bildirimleri başarılı. Manevralarda yeteri kadar konforlu çalışan sistem yüksek hızlarda yeteri kadar hassas çalışıp güven veriyor. Velar'da opsiyonel olarak elektronik havalı süspansiyon sistemi bulunuyor. Test aracımızda yer alan bu donanımın otomobilin konforunu, sürüş dinamiklerini ve arazi yeteneklerini arttırdığını görüyoruz. Süspansiyon sisteminin sertliği ve seviyesi kişiselleştirilebilen bir programla yönetiliyor. Terrain Response sisteminde, Eco, Comfort, Grass-Gravel-Snow, Çamur, Kum, Dynamic ve Auto modları sunuyor. ECO modunda gaz tepkileri sakinleşiyor. Sport modda ise fark yaratacak kadar keskin oluyor. Spor modda bir SUV olduğunu unutturan çevikliğe kavuşuyor. Ağırlık transferlerinde karoser salınımları bu modda daha az. Dört tekerlekten çekişli olan Velar, viraj ve dönüşlerde çizgisini koruyarak ilerliyor. Motor kaputu altındaki 2,0 litrelik dizel motorun silindir hacminin "küçük" olması ilk bakışta performans konusunu sorgulatsa da yola çıktığımızda 240 HP'lik motorun alt devirlerden itibaren canlı ve hızlanma isteğinde olduğunu gördük. Sessiz ve sarsıntısız çalışan dizel motor yakıt tüketimi konusunda da başarılı.

Otomobilde 8 ileri vitesli otomatik şanzıman standart olarak sunuluyor. Range Rover'ın diğer modellerinde de kullandığı-





Kokpitteki ekranlar hem fonksiyon seçimlerinin hem de araç durumunun takibini sağlıyor.



Velar'ın standart olarak zeminden yüksekliği 213 mm, off-road modunda 251 mm. Standart olarak 21 derece olan karın açısı off-road modunda 23,5 dereceye yükseliyor. R-Dynamic pakette yaklaşma açısı 27,15 dereceye, standart paketle 28,89 mm'ye ulaşıyor. Uzaklaşma açısı standart pakette 29,5 dereceyken R-Dynamic ile 29,07 olarak belirtiliyor.





Land Rover üretimi 2,0 litrelik dizel motoru daha önce Jaguar modellerinde de görmüştük.

8 ileri vitesli otomatik şanzıman manuel olarak da vites kulakçıklarıyla kullanılabiliyor.



Dairesel vites kumandası otomobil çalıştığında gizlendiği yerden yükseliyor.

mız bu şanzıman, türünün en iyilerinden. Çift kavramalı otomatikler kadar hızlı ve akıcı vites geçişleri sunan 8 ileri vitesli otomatik şanzıman manuel kullanımda da keyif veriyor. Direksiyon arkasındaki vites değiştirme kulakçıklarıyla manuel olarak vites değişimlerine hızlı cevap veriyor. Vites konsolundaki dairesel kumanda ile şanzıman S moduna alınabiliyor. Bu mod ile şanzıman, vites yükseltmek için motor devrinin daha yukarıya çıkmasını bekliyor. Genel değerlendirmemizde Velar'ın sıra dışı görünen, modern ve sportif bir SUV olduğunu, sürüşüyle de bunu hissettirdiğini söylemeliyiz.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Arka koltuklar bagaj içerisindeki kollarla yatırılıp yükleme alanı genişletilebiliyor.



TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1999 cc
Maksimum güç	177 kW/240 HP 4000 d/d
Maksimum tork	500 Nm 1500 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,3 sn
Maksimum hız	217 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1841 kg
Bagaj hacmi	673/1731 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde çift noktadan bağlantılı, arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	11,6 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	265/45 R21
Lastik	Pirelli P Zero

Donanım

ABS, EBA, EBD, CBC, RSC, ETC, DSC, TSA, HDC, low traction control, ön, yan ve perde havayastıkları, tork yönlendirme, adaptive dynamics, bluetooth, elektrik destekli direksiyon, otomatik yanan farlar, hava kalite sensörü, 40/20/40 katlanır arka koltuklar, TFT virtual gösterge paneli, anahtarsız giriş, trafik işareti tanıma, navigasyon pro.

Rakipler



Porsche Macan
Dinamik tasarım ve kaliteli iç mekan konusunda Velar'ın karşısındaki en önemli rakiplerden biri Macan. 2.0 dizel motoru olmaması dezavantajı.

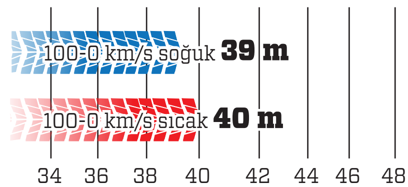


Jaguar F-Pace
Aynı platformu kullanan Jaguar F-Pace benzer motor ve şanzıman ile satılıyor. Sürüş özellikleri benzeşirken daha sade kabin ile sunuluyor.

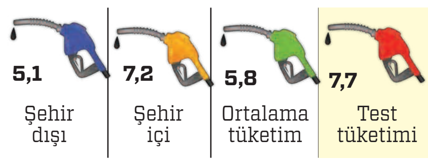
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,7 sn
0-80 km/s	5,6 sn
0-100 km/s	8,2 sn
0-120 km /s	11,4 sn
0-130 km/s	13,5 sn
0- 400 m	15,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,8 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,9 sn

Fren mesafesi

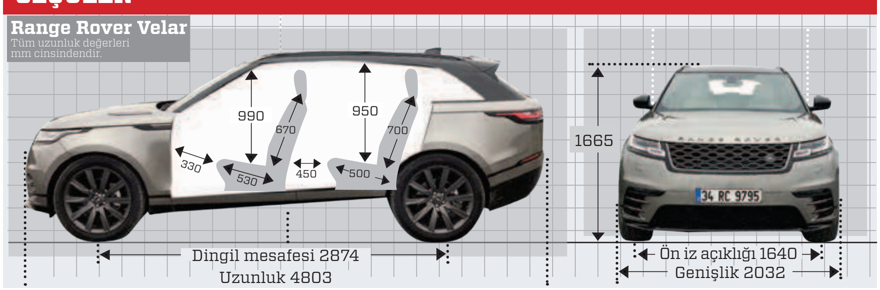


Gürültü	
Rölantide	48 dB(A)
50 km/s (D'de)	58 dB(A)
100 km/s (D'de)	64 dB(A)
120 km/s (D'de)	66 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	154 g/km
Depo kapasitesi	60 lt
Menzil (test tüketimine göre)	780 km



Bakım	
Bakım aralıkları	34.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.100 Euro
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/3
Baz fiyat	635.450 TL
Test aracı fiyatı	834.734 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Malzeme ve işçilik kalitesi, uzun boylular için yeterli alan var, bagaj hacmi.

✗ Yüksek şaft tüneli arkaya üçüncü yolcunun oturmasını zorlaştırıyor.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Dijital gösterge grubu rahat izleniyor, dokunmatik kontrollerin kullanımı kolay.

✗ Gövdeye gizlenen kapı kolları kaza sonrasındaki güvenliği sorgulatıyor.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Hızlanma ve yakıt tüketimi dengesini makul şekilde kuruyor.

✗ Daha iyi bir hızlanma beklentisinde olanlar 3,0 litre dizel motora yönelmeli.

FİYAT

✓ Sınıfındaki rakipleriyle benzer fiyat seviyesinde.

✗ Başlangıç fiyatı içerisinde bu otomobili ayrıcalıklı kılan Terrarin Progress Control yok.

YENİ SULAR



Otomatik fren sistemi yayayı, bisikleti ve araçları algılayabiliyor.

Otomobil paylaşım sistemi sunan XC40, anahtarsız olarak, bir telefon uygulamasıyla otomobile erişim sağlayıp, durumun takip edilmesini sağlıyor.

SUV sınıfında büyümeye giden Volvo, şimdiye kadar hiç olmadığı bir boyutta, kompakt SUV ile farklı bir kulvara giriş yaptı. Tasarımıyla markanın yeni yüzüne sahip olan XC40, T biçiminde Thor çekici olarak adlandırılan LED gündüz farlarıyla marka imzasına sahip. Geniş ön panjur tasarımı, düz ve uzun motor kaputuyla ağabeyleri XC60 ve XC90'ın izini taşıyor. XC40, profiliyle biraz daha "genç" hissettiren detaylara sahip. Gövdeden farklı tavan rengi seçimi, yan ayna ve jantlarda da renk kişiselleştirmesi XC40'ın dinamikliğini arttırıyor. Tavana doğru yükselen arka kapı çizgisi tasarıma hareket kazandırırken, kalın C sütunları görüş açılarından ödün verilmesine neden oluyor. Otomobilin arkasında da modern çizgiler devam ediyor. Plakalığın tampona yerleştirilmesi sade görünmesine yol açmış. L biçiminde, marka için karakteristik olan stoplar rahat algılanacak boyutlarda.

Volvo'nun yeni modüler platformu CMA'yı kullanan ilk model olan XC40, daha sonra bu platformu Volvo 40 Serisi'nin diğer kompakt modelleri ve Geely markasıyla da paylaşacak. XC40'ın boyutlarına baktığımızda XC60'tan 263 mm kısa olduğunu görüyoruz. XC40'ın dingil mesafesi 162 mm daha kısa, genişliği 39 mm daha az ama yüksekliği sadece 3 mm daha alçak tutulmuş. Bu da Volvo'nun SUV tasarımında "yükseklik" konusuna verdiği önemin bir sonucu. Küçük kardeş XC40 "küçük" görünmemesindeki formüllerden biri yükseklik diğeri de iri tekerlek yuvaları. Rakiplerine baktığımızda XC40'ın boyutları biraz daha anlam kazanacaktır. Audi Q3'ten 32 mm daha geniş, tekerlek çapı 30 mm daha büyük, koltuk yüksekliği 45 mm daha fazla, dingil mesafesi 100 mm daha uzun ve toplam yüksekliği 65 mm daha fazla. Benzer farklar BMW X1'de de karşımıza çıkıyor. Bu rakamlar XC40'ın SUV etkisini tasarımıyla daha fazla hissettiren bir otomobil olduğunu söylüyor.

Otomobilin içerisinde de dışında olduğu gibi modern ve yenilikçi çizgiler kullanıldığını görüyoruz. Dikey yerleştirilen multimedya ekranı ve dikey havalandırma ızgarası Volvo'nun yeni nesil tasarımının bir ürünü. Ancak vites konsolu, vites kolu, direksiyon,



Belçika'da Gent Fabrikası'nda üretilen XC40'ın kaputundan İsveç bayrağı sarkıyor.

İsveçli üreticinin yenilik atağı XC40 ile devam ediyor. Yeni model, markanın daha önce Volvo müşterisi olmayan yeni tüketicilere ulaşmasını sağlayacak.





Mondern kokpit tasarımında yüksek kalite algısı hissediliyor. Yüksek bir sürüş pozisyonu bulunan otomobilin ön görüş açıları sorunsuz.



İlk etapta sadece 2,0 litre silindir hacimli motorlarla gelecek.



Kırmızı renkli olarak alınabilen kaplamalar geri dönüştürülmüş dayanıklı malzemeden üretilmiş.



XC40'ta ses sisteminde Harman/Kardon opsiyonu da var.

kapı içi ve eşya gözü tasarımları Volvo için yeni çizgilere sahip. XC40'ın iç mekanın modern göründüğü kadar da ergonomik olması sağlanmış. Kullanılan malzemelerde de kaliteye özen gösterilmiş. Otomobilin ön koltukların yan destekleri ve minder sertlikleri uzun süreli kullanımda konforu koruyor.

Sürüş özelliklerine baktığımızda Volvo'nun genel sürüş karakteri olan "konfor" algısının yüksek olduğunu söylemeliyiz. Yumuşak bir direksiyon yönlendirmesi bulunan otomobil, manevralarda sürücüsüne konfor sağlıyor. Yüksek hızlarda veya ani ağırlık transferlerinde yeteri kadar da hızlı cevap verebiliyor. Süspansiyon sistemi de benzer şekilde karoser salınımlarını kontrol altında tutuyor.

Dört tekerlekten çekişli olan otomobil virajlarda ve dönüşlerde yeteri kadar çevik, çizgisini koruyan bir sürüş tecrübesi sunuyor. İlk etapta Mart ayında 2,0 litrelik benzinli ve dizel motorlar ve 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla satılacak olan XC40, 1,5 litrelik benzinli motor ve manuel şanzıman ikilisini de ilerleyen zamanlarda fiyat listesine ekleyecek.

Sürüş organizasyonunda 2,0 litrelik, çift turbo destekli, 190 HP'lik dizel motorun direksiyonundaydık. 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemi standart olarak sunuluyor. Bu motoru farklı modellerde kullanmış, yakıt ekonomisi ve hızlanma dengesini başarıyla kurduğundan bahsetmiştik. XC40'da ilk izlenimimizde oldukça canlı bir hızlanma tecrübesi yaşattığı yönünde oldu. Daha detaylı bir analiz için test sayfalarımıza gelmesini bekleyeceğiz.

Yazı: Koray Kodal-Barselona/İspanya



Bagaj zemini altında eşya alanı var. Bagaj zemini eşyaları ayırma görevi de görebiliyor.

TEKNİK VERİLER

Volvo XC40 D4 AWD

Motor tipi ve konumu	Sıralı, çift turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1969 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4000 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,9 sn
Maksimum hız	210 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	5,0 lt/100 km
CO_2 emisyonu	131 g/km
Ağırlık	1684 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4425 mm / 1863 mm / 1652 mm
Dingil mesafesi	2702 mm
Depo kapasitesi	54 lt
Bagaj hacmi	460/1336 lt

SONUÇ

Volvo'nun en küçük SUV'u XC40, tasarımıyla modern ve kalite algısı yüksek bir otomobil olarak karşımıza çıktı. İç mekan ve yükleme alanlarındaki fonksiyonelliği arttıran tasarım öğeleri, zengin güvenlik donanımları XC40'ın avantajlı olmasını sağlıyor. Küçük silindir hacimli motor ve otomatik şanzıman ikilisinin olmaması Türkiye pazarı için fiyat dezavantajına yol açsa da, premium sınıfta 2,0 litrelik silindir hacmi kabul gören bir ölçü.

★★★★☆

"ŞAMPİYON DERİNCE"

Shell & Turcas Madeni Yağlar Genel Müdürü Seyfettin Uzunçakmak ile sektöre sunduklarını ve gelecek planlarını konuştuk.



Shell & Turcas Madeni Yağlar Genel Müdürü Seyfettin Uzunçakmak

Shell'in madeni yağ pazarındaki konumu hakkında bilgi verir misiniz?

Seyfettin Uzunçakmak: Shell & Turcas olarak, başta otomotiv olmak üzere sanayi, inşaat, madencilik, nakliye ve genel imalat gibi alanlarda müşterilerimizin ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli madeni yağ ürünlerinin Türkiye'de üretimini, satışını ve pazarlamasını gerçekleştiriyoruz. Shell, Türkiye'de 10, küresel madeni yağlar pazarında ise 11 yıldır üst üste lider konumda yer alıyor. Petrol Sanayi Derneği'nin (PETDER) Türkiye pazarına ilişkin sektör raporuna göre Shell & Turcas Petrol A.Ş Türkiye'nin lider madeni yağ tedarikçisi olurken, uluslararası danışmanlık ve araştırma şirketi Kline'ın 2016 Aralık'ta açıkladığı madeni yağlar pazar analizi raporuna göre de Shell, geçtiğimiz yıl dünyanın '1 numaralı Madeni Yağ Tedarikçisi' oldu. İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) 2016 yılı Madeni Yağlar İhracatı kategorisinde birincilik ödülüne de Shell & Turcas'ı layık gördü.

Shell'in madeni yağda kaç marka ve ürüne sahip, portföyünüzde sizi rakiplerinizden farklı kılan ürünler var mı, özellikleri nelerdir? Shell ürünlerinin tercih edilme sebepleri neler?

Uzunçakmak: Shell'in birçok farklı sektörün ihtiyaçlarını karşılamak için geliştirdiği geniş bir madeni yağ ürün gamına sahip. Shell'in, ABD, Almanya, Çin ve Japonya'da yer alan madeni yağ konusunda uzmanlaşmış araştırma laboratuvarları bulunuyor. Bu laboratuvarlarda çalışan yaklaşık 200 biliminsanı ve madeni yağ mühendisi her yıl milyonlarca kilometrelik saha denemeleri gerçekleştiriyor. Dünyada madeni yağ, baz yağ ve gres alanlarında portföyümüzde 150'den fazla patentimiz bulunuyor. Shell olarak özellikle otomotiv sektörüne yönelik yüksek performanslı, yakıt ve enerji tasarrufunu öne çıkaran inovatif ürünler geliştirmeye odaklandık. 2014'te tanıtımını yaptığımız patentli PurePlus Teknolojisi ile dünyada ilk defa doğalgazdan motor yağı ürettik. "Pureplus Teknolojisi" ile ürettiğimiz binek araçlara yönelik Shell Helix motor yağları kullanıcılara yüksek performans ve koruma sağlamaktadır.



Shell & Turcas Derince Madeni Yağ ve Gres Üretim Tesisi

2016 yılında ise ağır vasıta dizel motor yağları ürün grubumuz Shell Rimula'yı "Ekstra Dinamik Koruma Teknolojisi"ni ile doğalgazdan üretmeye başladık. Böylece binek araç sürücülerine sunduğumuz faydaları ağır vasıta sürücülerine de sunuyoruz. Biz gerek binek gerek ticari araç sürücülerinin ihtiyaçlarını, onların beklentilerini ve yaşadıkları zorlukları çok iyi anlıyoruz. Onların tutkularını alıyor ve aynı tutkuyla onlar için en yüksek verimli ve yüksek performanslı ürünleri geliştirmek için çalışıyoruz.

Shell Helix Ultra Motor Yağları hakkında daha detaylı bilgi verebilir misiniz?

Uzunçakmak: Madeni yağlar sektöründe çığır açan PurePlus Teknolojisi ile, Shell doğal gazdan motor yağı elde etmektedir. Shell Helix Ultra, sahip olduğu PurePlus ve Aktif Temizleme Teknolojileri sayesinde, daha iyi viskozite kararlılığı, temizleme özelliği ve buharlaşma direncine sahiptir. Shell Helix Ultra %50'ye varan daha düşük uçuculuk özelliği sayesinde motorun daha az yağ eksiltmesine yardımcı olur. Bu sayede uzun sürüş koşullarında motordaki stresi azaltarak performansın sürekliliğine katkı sağlar. Aynı zamanda endüstri standartlarına göre %65 daha iyi piston temizliği sağlar. Yüksek viskozite kararlılığı ile viskoziteyi optimum seviyede tutarak aşınmaya karşı üstün bir koruma sağlamaya ve motorun ömrünü uzatmaya yardımcı olmaya çalışır.

Derince'de bulunan üretim tesisiniz hakkında bilgi verebilir misiniz?

Uzunçakmak: Kocaeli'nin Derince ilçesinde 1963 yılında kurulan ve özellikle 2007 yılından itibaren gerçekleştirilen yatırımlarla 58 ülkeye ihracat yapan bir "bölgesel üretim üssü" konumuna yükselen Shell & Turcas Derince Madeni Yağ ve Gres Üretim Tesisimiz, yarım asırdan uzun bir süredir Türkiye ekonomisi için katma değerli üretim yapıyor ve istihdam yaratıyor. Derince tesisimiz öncelikle, ülkemiz sanayisi için çok önemli olan madeni yağ ürünlerinin önemli bir kısmının yurtiçinde üretilmesini sağlaması açısından çok önemli. Tesis ayrıca, bölgesel üretim üssü niteliğiyle, Shell'in küresel üretim ağı içinde önemli bir rol oynuyor ve örnek gösteriliyor. Birçok ödüle sahip olan Derince tesisimiz, bu yıl küresel düzeyde "Şampiyon Madeni Yağlar Üretim Tesisi" seçildi.

Yıllık üretiminiz ve ihracatınız ne kadar?

Uzunçakmak: Derince Madeni Yağ ve Gres Üretim Tesisimizde geçtiğimiz yıl itibarıyla yaklaşık 100 bin ton madeni yağ ve gres üretildi. Bu üretimin 25 bin tonluk kısmı, büyük bölümü Akdeniz çanağında yer alan toplam 58 ülkeye ihraç edildi ve 100 milyon liranın üzerinde ihracat geliri elde edildi. Derince tesisinin 2016 yılı yüksek ihracat performansı İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) tarafından da ödüllendirdi. İKMİB, Shell & Turcas'ı "Madeni Yağlar İhracatı" kategorisinde "İhracatın Yıldızı" ödülüne layık gördü. Derince'de gerçekleştirdiğimiz üretimle ve ihracatla ülke ekonomisine katkıda bulunmaktan gurur duyuyoruz.



Sektöre ilişkin önümüzdeki dönemde yeni bir yatırımınız olacak mı? Önümüzdeki dönemde pazara sunacağınız yeni bir ürün bulunuyor mu?

Uzunçakmak: Pazarın değişen ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde ürünlerimizi sürekli olarak çeşitlendiriyoruz. Bu amaçla Ar-Ge ve inovasyona yatırım yapıyoruz ve başta inşaat ve otomotiv sektörleri olmak üzere önde gelen üreticilerle yakın iş birlikleri kuruyoruz. Bu iş birlikleri ihtiyaçları sahada görmemiz ve en zorlu koşullara uygun ürün geliştirmemiz açısından büyük önem taşıyor. Shell, her yıl AR-GE çalışmalarına 1 milyar doların üzerinde yatırım yapıyor. ABD, Almanya, İngiltere, Hollanda ve Japonya'da madeni yağ konusunda uzmanlaşmış araştırma laboratuvarlarımız bulunuyor. Bu laboratuvarlarda çalışan yaklaşık 200 bilim insanı ve madeni yağ mühendisi, her yıl milyonlarca kilometrelik saha denemeleri gerçekleştiriyor. Bu çalışmaların bir sonucu olarak madeni yağ, baz yağ ve gres alanlarında portföyümüzde 150'den fazla patentimiz bulunuyor. Temel amacımız Ar-Ge'ye sürekli yatırım yaparak yenilikçi ürünlerimizle, her zaman olduğu gibi, teknolojiye öncülük etmek ve iş ortaklarımız için sürekli artan değer yaratmak.

Shell'in motor sporlarına yönelik çalışmaları hakkında bilgi verir misiniz?

Uzunçakmak: Motor sporlarının zirvesi olarak kabul edilen Formula 1'de Scuderia Ferrari takımı ile 1930'lu yıllardan bu yana devam eden köklü bir iş birliğimiz bulunuyor. Shell ile devam eden teknik ortaklığın, Ferrari takımının Formula 1'deki üstün başarısına büyük katkısı oluyor. BMW Motorsporları takımıyla da motor yağları konusunda kapsamlı bir iş birliğimiz mevcut. Shell – BMW iş birliği, dünyanın önde gelen binek otomobil yarışlarından "Deutsche Tourenwagen Masters (DTM)", "TUDOR United SportsCar Şampiyonası (USCC)" ve "Nürburgring-Nordschleife 24 Saat yarışları (Almanya)" da dâhil olmak üzere Avusturya, Kanada, Almanya, Hollanda, Rusya ve ABD'deki yarışmaları kapsıyor. BMW motor sporları takımı, Shell'in yüksek performanslı motor yağları Shell Helix Ultra ve Pennzoil Platinum'u kullanıyor. Ayrıca, araç dayanıklılığının en zorlu koşullarda test edildiği yarışlardan biri olan Dünya Ralli Şampiyonası (WRC) kapsamında da Hyundai ile iş birliği yapıyoruz. 2014 yılında Shell ve Hyundai Motorsport, FIA Dünya Ralli Şampiyonası'nda teknik ortaklık kurdu. Söz konusu ortaklığın kurulmasını takiben Hyundai-Shell Rally Takımı daha ilk senesinde, sezon başında koyduğu mütevazı hedeflerin üzerine çıktı. Ekip, Rally Deutchland'da (Almanya Rallisi) unutulmaz bir başarıya imza attı; yarışın birincisi ve ikincisi Hyundai-Shell Takımı'nın otomobilleri oldu. Ayrıca Meksika ve Polonya Ralli yarışlarında da dereceye girmeyi başardık. Shell Helix Ultra ve Pennzoil Platinum ürünlerimiz motor sporları projelerine çok uygun. Bu yüksek performanslı motor yağlarına inancımız tam ve yarış pistlerinde elde ettiğimiz başarılar, ürünlerimizin motor sporları takımlarına sağladığı katkının en önemli göstergeleri.

EĞLENCE MAKİNESİ

Citroen'in yeni crossover temsilcisi Aircross, eğlenceli tasarımı ve donanımlarıyla yoğun rekabetin olduğun bir sınıfta sınav veriyor.

MPV imparatorluğuyla aklımızda yer edinen Citroen, genel trend olan crossover sınıfına karşı da boş durmuyor. Peugeot 2008 ve Opel Crossland X ile ortak platform ve teknoloji kullanılarak üretilen C3 Aircross da küçük crossover sınıfında mücadeleye başladı.

Üç farklı markanın üç modeli, tasarımlarıyla birbirinden tamamen ayrılmayı başarmış. İspanya-Zaragoza'da üretilen Citroen C3 Aircross, modern ve eğlenceli görünen bir otomobil. Ön ızgara ve logonun birleşimi ve devamındaki ince gündüz farları karakteristik bir yüz tasarımı sağlıyor. Bunların altındaki iri far yerleşiminin benzerini daha önce Nissan Juke'da görmüştük. Farların arasındaki hava girişinin bir kısmını ön plakalık kapatıyor. Altında ise C3'ten farklı olarak üç çerçeveli hava girişi bulunurken ön sis farlarının burada olmadığı görülüyor. Ön sis farları farların içerisine yerleştirilmiş.

Profile baktığımızda gözlerimiz C3'te olan Airbump isimli kapı üstü koruma kaplamalarını arıyor. C3 Aircross'un bir crossover olduğu düşünüldüğünde bu eklentinin C3'ten daha fazla yakışacağını düşünüyoruz. Ön tampon, çamurluk çerçeveleri, marşpiyeler ve arka tamponu kapsayan siyah plastik kaplama bulunuyor. Standart olarak gelen tavan rayları crossover havası kazandırıyor. Arkaya baktığımızda çıkıntılı bir tampon kullanıldığını görüyoruz. Tampon üstündeki plastik eklentiler küçük temaslardan karoseri korumak için tasarlanmış. Üç boyutlu görünen stopların devamında bagaj kapağına yerleştirilen plastik kaplama ile stoplar olduğundan daha uzun algısı yaratıyor.





Yeni nesil iç mekan tasarımı modern görünüyor. 6 ileri vitesli otomatik şanzıman 1.2 Puretech motorla geliyor.

Otomobilin 4155 mm uzunluğu şehirde park ve manevra avantajı sağlıyor. Buna rağmen 2604 mm'lik dingil mesafesi dört yetişkin için geniş bir yaşam alanının habercisi. Üstelik 410 litrelik bagaj hacmi de yeteri kadar cömert bir yükleme alanı anlamına geliyor.

Otomobilin koltuk tasarımları da konforu arttırıyor. Ev koltuklarını andıran düz ve geniş minderler kullanılmış. Ön koltuklara baş veya diz mesafesi sorunu yaşanmıyor. Arkada ise panoramik cam tavanın baş mesafesini kısıtladığı görülüyor. Uzun boylu yolcular tavana temas ediyor. Dar tasarlanan arka cam da geri görüşü kısıtlıyor.

İç tasarımında modern çizgilerin devam ettiğini görüyoruz. Havalandırma ızgaraları ve el freni tasarımı özgün. Mat renkli sert plastik malzeme bolluğu genel kalite algısını düşürüyor. Kapı içlerinde kaplamaların arkası boşmuş gibi hissettiriyor. Krom detaylar, parlak siyah kaplamalar ve alüminyum görünümlü detaylarla şıklık hissi arttırılmış.

C3 Aircross, akıcı çalışan 6 ileri vitesli otomatik şanzımanıyla sürüş konforunu arttırıyor. Yüksek sürüş pozisyonuyla trafiğe hakimiyeti kolaylaştıran otomobil boyutuyla da şehirde rahat hareket etmeyi sağlıyor.

Orta konsolda kalite algısını yükselten 7 inçlik dokunmatik ekran standart olarak sunuluyor. Bu ekranı ve menüsünü Peugeot 2008'den tanıyoruz. Multimedya sisteminin C3 Aircross'da çalışma hızı ve dokunma hassasiyeti yeterli hissettiriyor. Birçok kontrolün bu ekran üstünden yönetilmesi sade bir konsol elde edilmesini sağlıyor. Ancak sıklıkla kullanılan klima kumandalarının da menü içerisinde olması, özellikle sürüş esnasında kullanmak istenildiğinde dikkat dağıtan bir kontrol biçimi haline geliyor. Opel Crossland X'te olduğu gibi bu düğmeler fiziksel hale getirilebilirdi.

Vites kolu önündeki bardaklıklar ve onun üstündeki açık eşya gözü ergonomik değil. Vites yollarının şeması da bardaklıkların arkasındaki cephede bulunuyor. Sport ve kar modu düğmeleri de bu şemanın iki yanında. Direksiyon simidinin ergonomisi başarılı. Üzerindeki kontrol düğmeleri de rahat kullanım sağlayan iri tasarıma sahipler.

C3 Aircross iki motor seçeneğiyle satılıyor. Dizel motor olarak 1.6 BlueHDi sadece 6 ileri manuel şanzımanla sunuluyor. Diğer motor seçeneği ise test aracımızdaki 1,2 litre turbo benzinli motor. Bu motor sadece 6 ileri vitesli otomatik şanzımanla alınabiliyor.

Geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzımanın vites geçişleri sarsıntısız. Sürücünün ani isteklerine yeteri kadar hızlı cevap veren şanzıman S moduyla biraz daha yüksek devirlerde vites geçişleri sunuyor. İstenildiğinde vites koluyla da manuel olarak vites değiştirilebiliyor.

Turbo benzinli motor 110 HP güç üretiyor. 1500 d/d'de 205 Nm'lik maksimum torka ulaşabilen motor alt devirlerde canlı yapıda çalışıyor. 1.2 PureTech EAT6'nın çok



Yüksek bir yükleme eşiği olan bagaja çıkıntılı tampon yapısı sebebiyle ulaşmak çok kolay değil. 410 litrelik hacim, koltuklar yatırılıp 1289 litreye genişletilebiliyor.



Jant tasarımıyla da eğlenceli olmayı seçen C3 Aircross'da 17 inçlik jantlar Shine donanımında standart.

atak bir hızlanma veya yüksek hızlara çıkma iddiası yok. Şehir içindeki hız sınırları çerçevesinde yeteri kadar akıcı şekilde hızlanıyor. Otoyolda araç sollama ihtiyaçlarında, yüksüz kullanıldığında tatminkar olabiliyor.

Ortalama yakıt tüketimine baktığımızda 6,8 lt/100 km'lik test verisinin makul olduğunu görüyoruz. 1,2 litrelik turbo benzinli motor ve 6 ileri otomatik şanzıman ikilisi C3 Aircross'un atak bir otomobil değil, ayak sürümeden hızlanan makul tüketim sağlayan bir şehir otomobili karakteri kazandırmış.

Sürüş özelliklerine baktığımızda yumuşak direksiyon sisteminin yönlendirmelerde sürücünü fazla yormadığını görüyoruz. Yüksek hızlarda da yeteri kadar güvenli hissettiren direksiyon sistemi net çalışıyor.

Süspansiyon sisteminin sönümleme hassasiyeti başarılı. Otomobilin yüksek karoserine rağmen ağırlık transferlerinde aşırı salınımlar yaşanmıyor. Süspansiyon sisteminin genel olarak konforu gözettiğini söyleyebiliriz.

Genel değerlendirmemizde C3 Aircross'un sınıfının en eğlenceli tasarımlarından birine sahip olmasının genç tüketicileri kendisine çekebileceğini söyleyebiliriz. Modern teknoloji ürünü turbo benzinli motor ve EAT6 isimli otomatik şanzıman da otomobilin modernliğini tamamlıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer


Panoramik cam tavan kabin aydınlığı ve ferahlığını arttırıyor.


Arka tampondaki plastik kaplamalar küçük temaslarda koruma sağlıyor.


Üç silindirli, 1,2 litrelik turbo benzinli motor 110 HP güç üretiyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	1199 cc
Maksimum güç	81 kW/110 HP 5500 d/d
Maksimum tork	205 Nm 1500 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,6 sn
Maksimum hız	183 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1203 kg
Bagaj hacmi	410/1289 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson süspansiyon sistemi arkada torsiyon bağlantılar, ön ve arkada gazlı amortisör ve helezon yayları.
Dönüş çapı	10,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	215/50 R17
Lastik	Bridgestone Turanza

Donanım

ABS, EBD, EBA, ESP, yokuş kalkış desteği, hız sabitleyici ve sınırlayıcı, viraj aydınlatmalı ön sis farları, otomatik yanan farlar, ön, yan ve perde havayastıkları, otomatik klima, deri direksiyon simidi, yağmur sensörü, elektrikli katlanabilir, ısıtmalı yan aynalar, 7 inçlik dokunmatik ekran, Apple CarPlay, Radyo MP3 çalar, Bluetooth, tavan barları, 215/50 R17 lastikler ve 17 inçlik aluminyum alaşımlı jantlar.

Rakipler

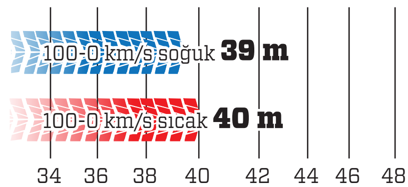

Peugeot 2008
Citroen C3 Aircross ile teknoloji ortağı olan Peugeot 2008, 1,2 litre benzinli motor ve otomatik şanzıman ikilisini 108.800 TL'den sunuyor.


Nissan Juke
Sıra dışı tasarımıyla ilgi çeken Juke, 1,6 litre benzinli motor ve CVT şanzıman ikilisiyle 85.525 TL'den başlayan fiyatı sınıfının en caziplerinden biri.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,9 sn
0-80 km/s	7,8 sn
0-100 km/s	11,5 sn
0-120 km /s	17,0 sn
0-130 km/s	21,0 sn
0- 400 m	17,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	7,6 sn
80- 120 km/s (D'de)	9,7 sn

Fren mesafesi

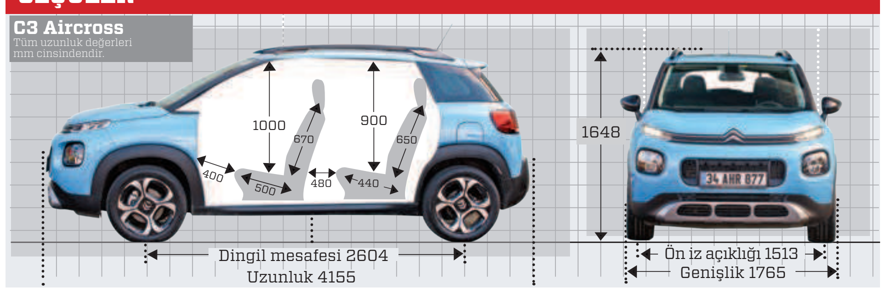


Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	60 dB(A)
100 km/s (D'de)	69 dB(A)
120 km/s (D'de)	72 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	126 g/km
Depo kapasitesi	45 lt
Menzil (test tüketimine göre)	662 km

4,8	6,9	5,6	6,8
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	963 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	119.150 TL
Test aracı fiyatı	128.510 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Ön koltuklar konforlu, modern ve sade kokpit tasarımı.
✗ Arka koltuklardaki baş mesafesi oldukça kısıtlı, dar arka cam görüşü kısıtlıyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Genel olarak tatminkar olan, en üst donanım seviyesi Shine standart sunuluyor.
✗ İstenilen fiyat karşılığında daha zengin elektronik güvenlik donanımları olabilirdi.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Motor ve şanzıman uyumlu çalışıyor, şanzımanın tepkileri başarılı.
✗ Yüklü durumda otomobilin tüketimi fark edilir şekilde artıyor.

FİYAT
✓ 1,2 litrelik motor ve otomatik şanzıman ikilisi en üst donanımla geliyor.
✗ Benzinli motorun rakipleri karşısında avantaj sağlayacak baz fiyat seçeneği yok.

YENİ ÇAĞ

Opel Insignia sadece ismine eklediği Grand Sport takısıyla değil, karoseri, donanım ve motor seçenekleriyle markasının yeni anlayışının en güçlü örneklerinden biri. İkinci kez test konuğumuz olan otomobil bu kez 1.5 turbo benzinliyle karşımızda.



Yeni Insignia rakipleri karşısında güçlü görünen bir otomobil olarak karşımıza çıktı. İlk testini 1,6 lt'lik dizel motorla gerçekleştirdiğimiz otomobil 1,5 litrelik turbo benzinli motoruyla test konuğumuz. Detaylı motor incelemesine geçmeden önce tasarım ve sürüş özelliklerine göz atıyoruz. OPC karoser kitiyle donatılan test aracımızda iri boyutlara sportiflik dokunuşu yapılmış. Otomobilin modern tasarımı tamponlara, marşpiyel ve bagaj kapağı üstüne yapılan eklentilerle daha dinamik görünüyor. İçeride de OPC donanımın etkisi olan deri direksiyon simidi ve metal alaşımlı pedallarla sportiflik etkisi arttırılmış. Ön koltuk destekleriyle de sportif bir imaj sunan Insignia'nın geri kalan tasarım öğelerinde şıklık hakim. Konsolda kullanılan malzemeler sınıfının en kaliteli hissettirenleri arasında.

Geniş yaşam alanı sunan otomobilin arka koltukları da çok cömert. Rakipleri karşısında dezavantajı ise 490 litrelik bagajının bu sınıf standartlarına göre biraz küçük olması. Bagaj kapağının arka camla açılabiliyor oluşu ergonomi puanlarını arttırıyor. Konfor konusunda özel olarak çalışıldığı fark edilen otomobil yoldaki pürüzleri yolculara yansıtmıyor. Süspansiyon çok sert değil ve karoser salınımlarını da kontrol altında tutabiliyor. Süzülerek ilerleyen otomobilin süspansiyon ve ses yalıtımı konforu başarılı seviyede. İlk testimizdeki dizel motorlu aracımızdaki





İç mekanda malzeme kalitesi başarılı. Direksiyon, ergonomisiyle ele uyumlu yapıda.

opsiyonel olarak alınan Flex Ride şasi kontrolü bu otomobilde yok. Ancak standart ayarların da iyi hissettirdiğini söyleyebiliriz. Direksiyon net yönlendirme hassasiyetiyle çalışıyor. Geri bildirimleri yeterli. Yüksek hızlarda güven verirken manevralarda sürücüsünü yormuyor.

Insignia'nın hepsi turbo beslemeli olan motor seçeneklerini 1,6 litre 136 HP dizel, 1,5 litre 165 HP benzinli ve 2,0 litre 260 HP 4x4 benzinli oluşturuyor. Test aracımız 1.5 ECOTEC AT6, yani baz benzinli seçenek. Bu motor 1.6 SIDI'nin yerine geldi. Insignia'nın selefinde sunulan 1.6 SIDI isimliturbo benzinli motor 170 HP güç ve 260 Nm maksimum tork üretiyordu. Yeni nesil teknolojiyle üretilen 1.5 ECOTEC, maksimum güç ve torku daha yüksek devirlerde üretiyor. Selefinde 4750 d/d'de üretilen 170 HP güç karşılığında yeni nesil motor 5600 d/d'de 165 HP maksimum güç üretiyor. 1.6 SIDI motor 1650 d/d ile 4500 d/d arasında 260 Nm'lik maksimum torka ulaşırken 1.5 ECOTEC, 2000 d/d ile 4500 d/d arasında 250 Nm'lik maksimum torka ulaşıyor. Bu farklılık Insignia'ya daha sakin bir hızlanma tecrübesi sağlıyor. Alt devirlerde o kadar heyecanlı değil. İlk kalkıştan itibaren yeterli olduğunu hissettiren 1.5 ECOTEC, devrini arttırdıkça daha canlı bir hızlanma sağlıyor. 6 ileri vitesli otomatik şanzımanın da çalışma karakteri sakin ve akıcı. Vites tercihleri yerinde ancak yeni nesil çift kavramalı oto-



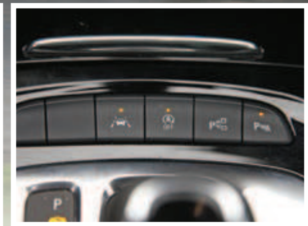
Bagaj kapağı açma düğmesi Opel logosuna gizlenmiş.



Park&Go donanımında elektronik park yardımcısı var.



Kış paketi alındığında koltuk ve direksiyon ısıtması da geliyor.



Kör nokta uyarısı opsiyonel donanım paketiyle alınabiliyor.

matik şanzıman sunan rakipleri kadar hızlı ve akıcı değil. Opsiyonel olarak alınabilen direksiyon arkası vites değiştirme kulakçıklarıyla kimi zaman kendi vites seçiminizi yapmak daha verimli hissettirebiliyor. Motorun sessiz ve titreşimsiz çalışması konforu arttırıyor. Selefinde 9,9 saniye olan 0-100 km/s hızlanma ve 210 km/s maksimum hız, yeni nesil motor ve karoserle 9,4 saniye ve 218 km/s olarak iyileşme göstermiş. Bunda yeni karoserin daha hafif olması etkili. Selefinin 1538 kg'lik boş ağırlığa karşılık yeni nesil Insignia, turbo benzinli motor ve otomatik şanzıman ikilisiyle 1397 kg boş ağırlık sunuyor. Yeni teknolojinin bir diğer avantajı da yakıt tüketiminde kendini gösteriyor. 1.5 ECOTEC ve 6AT ikilisinin makul tüketim sunma potansiyeli yüksek. 7,2 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi sağlayan Insignia 1.5 ECOTEC, sakin ve öngörülü kullanımda yeteri kadar ekonomik olabileceğini gösteriyor. İstikrarsız hızlanma tarzı, yoğun trafik ve yüksek hızlı bir rotada ise ortalama tüketim ekranında 9,0 lt/100 km seviyesi görülüyor.

Genel olarak değerlendirdiğimizde Insignia Grand Sport 1.5 ECOTEC AT modeli, selefinden daha dinamik bir şasi ve daha modern bir motorla, daha verimli bir otomobil olduğunu hissettiriyor. Insignia 1.6 136 HP dizel ve AT6 şanzımanlı seçenek ile 1.5 ECOTEC AT6 modelleri arasında baz donanımda 9.500 TL fark olması 1.5 ECOTEC için biraz dezavantaj. Benzinli motor seçeneği orta sınıf sedan müşterileri için çok arzu edilmese de yine de bu otomobilin keyifli bir alternatif olduğu gerçeği de unutulmamalı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Fiyat listesindeki en ulaşılabilir benzinli motor olan 1.5 lt'lik turbo benzinli ECOTEC motor 165 HP güç üretiyor.



6 ileri vitesli tork konvertörlü şanzıman akıcı ve sarsıntısız çalışıyor.



Tasarım paketiyle gelen vites değiştirme kulakçıkları ergonomiyi arttırıyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1490 cc
Maksimum güç	121 kW/165 HP 5600 d/d
Maksimum tork	250 Nm 2000-4500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,4 sn
Maksimum hız	218 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,5 sn
0-80 km/s	6,9 sn
0-100 km/s	10,1 sn
0-120 km/s	14,0 sn
0-130 km/s	16,9 sn
0- 400 m	17,6 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,2 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,1 lt/100 km
CO_2	138 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4897 mm/ 1941 mm / 1455 mm
Dingil mesafesi	2829 mm
Depo kapasitesi	62 lt
Ağırlık	1397 kg
Test aracı lastik ölçüsü	245/45 R18
Bagaj hacmi	490/1450 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	167.000 TL
Test aracı fiyatı	184.500 TL
Değerlendirme	★★★★☆




Esquire
ENGİN GÜNAYDIN
Kusurlarını Rahatlıkla Ortaya Koyabilen



PLATFORM FARKI

Tamamen yenilenen Subaru XV, modern ve dinamik tasarımıyla karşımıza çıktı. Markanın 2025 yılına kadar üretilecek tüm modellerinde kullanılacak olan yeni platforma sahip ilk modeli XV'nin tüm detaylarını inceleyeceğiz.



İç mekandaki malzeme kalitesi başarılı.

Subaru markasının Türkiye'deki giriş modeli olan XV, yeni karoseriyle çok daha iddialı. Otomobilin tasarımı 2012 yılında yollara çıkan birinci nesil XV'nin ana hatlarını taşısa da farklılaşmayı başarıyor. XV, sivri burun yapısı, eğimli tavan çizgisiyle boyutlarını belli etmeyen bir kompakt SUV. Selefinden 15 mm daha uzun olan yeni XV'nin dingil mesafesi 30 mm daha uzun. Genişliği 20 mm, yüksekliği 45 mm arttırmış. Boyutları sınıfındaki birçok rakibinden uzun.

Yeni, koyu renkli farlarıyla daha sportif görünen XV'nin LED gündüz farları baz donanımda bulunmuyor. Ön panjur tasarımı selefine benzer çizgilere sahip. Ön tampon, çamurluk çerçeveleri, marşpiyeler ve arka tampondaki plastik kaplamalar da selefinden taşınan detaylar. Profil çizgisi de selefiyle benzerlik gösterirken arka kapı kolu üstünden yükselip stoplara uzanan çizgi yeni. Selefinde tek parça olan stoplar yeni nesilde bagaj kapağının üstüne kadar uzanan çift parçadan oluşuyor. Artık daha iri olan stoplarda standart olarak LED aydınlatma sunuluyor.

Otomobilin iç mekanının da daha modern olduğunu görüyoruz. Malzeme kalitesi başarılı. Düğme yerleşimi selefinde olduğu gibi dağınık. Orta konsoldaki çift ekran tasarımı yeni nesilde de kullanılmaya devam ediyor. Göz hizasına yerleştirilen

6,3 inçlik renkli ekrandan, saat, sıcaklık, yakıt tüketimi, menzil, çekiş sistemi ve klima ayarlarının bilgileri izleniyor. Onun altında çift havalandırma ızgarası ve altında da 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranı bulunuyor. Dikkat dağıtıcı bu tercih ergonomi puanı kaybetmesine yol açıyor. XV'nin ön koltuklarında uzun boylular da rahat edebiliyor. Koltuk destekleri başarılı. Arka koltuklarında daha geniş yaşam alanı sunuyor.

Subaru XV'nin güvenlik donanımları arasındaki EyeSight sistemi de geliştirilmiş. Adaptif hız kontrolü sağlayan sistem öndeki araç ile mesafeyi ve hız farkını koruyor. Sistem motoru, şanzımanı ve freni kontrol ediyor. 0 km/s'den 180 km/s hıza kadar geniş bir aralıkta otomobilin hızını otomatik olarak ayarlıyor. Ön camdaki stereo kamera sistemi şerit takip asistanı için de görevde. Şerit çizgilerini takip eden sistem ara. şeritten çıktığında sesli uyarı veriyor. 65 km/s hızın üzerine çıkıldığında sistem direksiyonu kontrol edip sürüş güvenliğini sağlıyor. Çarpışma önleyici fren sistemi de EyeSight ile çalışıyor. Sistem, araç park konumunda önünde bir engel varken R konumu yerine D ile hareket etmek istediğinde sesli ve görsel uyarıları devreye alıp ve motor gücünü kesiyor.

Subaru XV'nin elektronik sürüş güvenlik sistemleri ve adaptif hız sabitleme sistemi sorunsuz çalışıyor. Otomobilin konfor özellikleri de ilerleme göstermiş. XV, daha sessiz ve tok bir sürüş tecrübesi sunuyor. Ses yalıtımı daha iyi. Direksiyon sisteminin tepkileri daha net. Sürücüye geri bildirimleri başarılı. XV'nin yerden yüksek zemin tasarımına rağmen ağırlık merkezinin düşük olmasını boxer motor sağlıyor. Simetrik dört tekerlekten çekiş sistemi ve düşük ağırlık merkezi XV'nin yol tutuş konusunda sınıfının iyilerinden olmasını sağlıyor. Keskin virajlar ve ani ağırlık transferlerinde de karoser salınımları kontrol altında kalıyor. Aktif tork yönlendirme sistemi ve dinamik ayarlara sahip süspansiyonlar da yol tutuş konusunda başarının önemli oyuncuları.

Subaru XV, 1,6 litre ve 2,0 litrelik benzinli motorlarla üretiliyor. Fiyat listesinde ise sadece, selefinde de kullanılan 114 HP'lik, 1.6 Boxer bulunuyor. Atmosferik motor alt devirlerde beklenildiği gibi sakin hızlanıyor. Ani hızlanma isteklerine sakin cevap veriyor. Yakıt tüketimi konusunda ise rakipleri karşısında avantaj sağlayamıyor.

Subaru XV'nin rakiplerinin neredeyse tamamında küçük silindir hacimli, aşırı beslemeli motorların olması, rakipleri ka-


Dokunmatik ekranlı multimedya sisteminin içeriği zengin.


Multimedya sistemi Android Auto ve AppleCar Play ile uyumlu.


Ön camdaki kameralar güvenlik için çalışıyor.



Üst donanımda dört USB girişi sunuluyor.



Yerden 220 mm yüksek olan zemin engebeli yollarda avantaj sağlıyor.

rısında "zayıf" hissettirmesine yol açabilir. Ancak geleneksel tipteki atmosferik motorun keyfini sürmek, boxer'ın da sportif tınılarını dinlemek isteyenler XV ile mutlu olacaklardır.

Standart olarak sunulan Lineartronic isimli şanzıman, tork konvertörlü bir CVT. Kademesiz olan Lineartronic şanzıman akıcı ve pürüzsüz çalışıyor. CVT şanzımanın çalışma karakteri olan ani gaz tepkilerinde motor devrini sürekli yukarıda tutma eğilimi bu şanzımanda hissedilmiyor.

Sonuç olarak Subaru XV'deki gelişme göz dolduruyor. Sürüş konforu, donanımları, standart olarak dört tekerlekten çekiş ve otomatik şanzıman sunuyor oluşu avantajlı olmasını sağlıyor. Üstelik kompakt sınıftaki SUV'lar arasında baz fiyatıyla da oldukça cazip görünüyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Yüksek yükleme eşiği, alçak bagaj zemini ve çıkıntılı arka tampon kullanımı zorlaştırıyor.



X-mode sisteminin düğmesi vites konsolunda.



Direksiyon solunda yer alan düğmeler iri tasarımları sayesinde rahat kullanılıyor.



1,6 litrelik atmosferik boxer tipi motorun hızlanma ve tüketim iddiası yok.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Boxer, atmosferik, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1600 cc
Maksimum güç	84 kW/114 HP 6200 d/d
Maksimum tork	150 Nm 3600-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	13,9 sn
Maksimum hız	175 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1425 kg
Bagaj hacmi	385/1310 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada çok kollu süspansiyon bağlantıları, gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	10,6 metre
Fren ön/arka	Disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/60 R17
Lastik	Yokohama BlueEarth

Donanım

ABS, EBD, VDC, EBA, TCS, sürücü diz havayastığı, ön, yan ve perde havayastıkları, X-mode, aktif tork yönlendirme, çarpışma önleyici frenleme, çarpışma önleyici gaz kontrolü, adaptif hız kontrolü, şerit ihlal uyarısı, şeritte kalma asistanı, dengeli sürüş asistanı, 6,5 inçlik dokunmatik ekran, Apple Car Play, standart çok işlevli ekran, USB girişi, otomatik klima, 17 inçlik jantlar.

Rakipler



Seat Ateca
Boyutları biraz daha küçük olan Ateca, 1,4 litre 150 HP'lik turbo benzinli motor ve otomatik şanzımanla, 146.000 TL'den alınabiliyor.

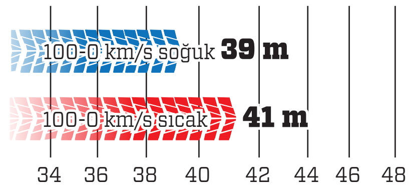


Toyota C-HR
1,2 litre turbo benzinli motor, otomatik şanzıman ve 4x4 aktarmayla 149.300 TL ile alınabiliyor.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	5,2 sn
0-80 km/s	9,5 sn
0-100 km/s	13,9 sn
0-120 km /s	20,4 sn
0-130 km/s	25,0 sn
0- 400 m	19,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	7,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	10,5 sn

Fren mesafesi

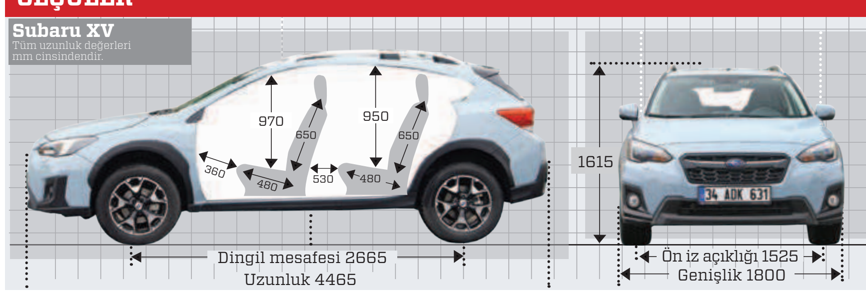


Gürültü	
Rölantide	41 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	65 dB(A)
120 km/s (D'de)	69 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	145 g/km
Depo kapasitesi	63 lt
Menzil (test tüketimine göre)	787 km

5,6	7,9	6,4	8,0
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

BAKIM	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.347 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	120.900 TL
Test aracı fiyatı	156.900 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Ön çapraz görüş açıları, iç mekanda malzeme kalitesi, yüksek sürüş pozisyonu.

✗ Bagaj hacmi çok büyük değil, arka çapraz ve geri görüş açıları kısıtlı.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Güvenlik donanım listesi çok zengin.

✗ Kör nokta uyarısı ve LED gündüz farları baz donanım listesinde bulunmuyor.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Yerden yüksek zemine rağmen düşük ağırlık merkezinin sağladığı sürüş tecrübesi.

✗ Cansız alt devirler, yakıt tüketimi, hızlanma performansı.

FİYAT

✓ Başlangıç fiyatı karşılığında otomatik şanzıman, 4x4 ve zengin donanım sunuluyor

YOLLARIN VE ARAÇLARIN GELECEĞİ



FEV Elektronik ve Elektrifikasyon Başkan Yardımcısı Dr. Thomas Hülshorst

Otomotiv üreticileri için mühendislik hizmeti veren FEV'in Elektronik ve Elektrifikasyon Başkan Yardımcısı Dr. Thomas Hülshorst, akıllı araç teknolojileri ve otomobilin geleceği hakkındaki sorularımızı yanıtladı.

Akıllı araç teknolojilerinden kısaca bahseder misiniz?

Dr. Thomas Hülshorst : Günümüzde akıllı araçlar sahip oldukları haberleşme (telematik) modülleri aracılığıyla internete bağlanıp Yoğun Trafik Asistanı gibi gelişmiş sürüş destek sistemleriyle(ADAS) sürücüleri desteklemektedir. Önümüzdeki yıllarda bu teknolojilere yeni özellikler eklendiğini ve bu teknolojilere sahip araçların pazar payının arttığını göreceğiz. Gelişmiş sürüş destek sistemlerinin bir sonraki aşaması Otoyol Pilotu ya da Uzaktan Park gibi ileri otomatik sürüş fonksiyonları olacaktır. Ayrıca araç yazılımları internet üzerinden araca bağlanılarak güncelleştirilebilecektir. Böylece araca yeni fonksiyonların eklenmesi mümkün olacaktır.

FEV'in akıllı araç teknolojileriyle ilgili çalışmaları hakkında bilgi verir misiniz?

Hülshorst: Otonom sürüş, bağlanabilirlik (araçlar arası bağlantı ya da araç–altyapı bağlantısı) ve dijital servisler FEV'in yeni teknolojiler geliştirmeye odaklandığı alanlardan birkaçıdır. FEV'in bu alandaki yaklaşımı bu teknolojileri en yararlı sistemleri ve özellikleri oluşturacak şekilde bir araya getirmektir. FEV'de hibrit ve elektrikli güç aktarma elemanlarının geliştirilmesi de akıllı araç teknolojileriyle birlikte sürdürülmektedir. Size bir örnek vereyim. FEV SMARTDRIVE; batarya yönetimi ve güç aktarma organlarının kontrolü için FEV elektronik kontrol ünitelerinin kullanıldığı yüzde 100 elektrikli bir araç. Bu aracın menzilinin arttırılması için FEV; kamera, radar, lidar gibi ADAS sensörlerinden elde edilen veriyi kullanan bir Öngörülü Hız Kontrol (Predictive Cruise Control) fonksiyonu geliştirdi. Bunun için ayrıca LTE, WLAN gibi haberleşme teknolojilerinden oluşan bağlanabilirlik özelliğinden yararlanarak araç rotası, trafik akışı ve diğer sınır koşullarının elde edilip aracın enerji tüketimini düşürecek optimal hız profilinin oluşturulması da sağlanmaktadır. Bu sistemler sayesinde gerçek kullanımda yüzde 7 ile yüzde 12 arasında verimlilik artışı gözlemledik. Bunlara ek olarak, araç menzilinin yüksek

doğrulukta ve güvenilir olarak kestirilmesi için bulut servislerinden yararlanmaktayız. Bu alandaki diğer çalışma alanlarımız ADAS ve bağlanabilirlik çözümlerinin test edilmesi ve test sistemleridir.

Akıllı araç teknolojileri sayesinde otomobiller her geçen gün otonom sürüşe daha çok yaklaşıyorlar. Otonom sürüşe sahip araçları yollarda ne zaman göreceğiz?
Hülshorst: Otonom sürüşün hayata geçirilmesindeki en büyük zorluklar hava durumu, ışık/aydınlatma, trafik, yol koşulları, engeller ve yayalar gibi çok sayıda sınır koşullarının var olmasıdır. Otonom araçların 'her zaman ve her yerde' sürülmesi şuan için trafiğe açık yollarda mümkün değildir. Ancak 'bazen ve bazı yerlerde' mümkün olan otonom sürüş uygulamalarını trafiğe kapalı sayılabilecek sınırlı alanlarda yük taşıma ve toplu taşıma gibi uygulamalar için önümüzdeki 3-5 yılda görmek mümkün olacaktır. Her durumda otonom sürüşün yasal durumunun ve koşullarının irdelenmesi ve belirlenmesi gereklidir. Günümüzde birçok büyük araç üreticisinin odaklandığı nokta tam otonom sürüşten ziyade 2018 de pazara sunulmaya başlanacak olan Otoyol Pilotu gibi otomatik sürüş fonksiyonlarıdır.

Otonom sürüşe sahip araçlar yola çıktığında yollarda ve insanlarda nasıl bir değişim olacak?
Hülshorst: Toplu taşımayı, kişisel araçları ve ortak mobilite çözümlerini görmeye devam edeceğiz. Kişisel araçlar için ana odak noktası daha çok ileri otomatik sürüş fonksiyonları üzerine olacaktır. Otonom sürüş temel olarak toplu taşıma ve diğer ulaşım çözümleri için kullanılmaya başlanacaktır. Akıllı cihazlar ve mobil uygulamaların desteğiyle, şehir içinde özel araçlar yerine (ya da özel araçlara ek olarak) paylaşımlı araçların kullanımı yaygınlaşacaktır. Bu durum özellikle mega şehirlerdeki trafik ve park sorununa büyük etki edecektir.

Akıllı araç teknolojilerini ve elektronik sistemlerini, güncellemelerle sürekli yeni tutacağız.

Günümüzde akıllı telefonlar ve bilgisayarların belli ömürleri var. Ancak bir otomobilin ömrünün 10 yıl olduğu belirtiliyor ama bu süre daha fazla uzuyor. Akıllı araç teknolojilerinin ömürleri hakkında bilgi verir misiniz?
Hülshorst: Araçların bağlanabilirliğinden faydalanarak yazılımlarının internet üzerinden sık olarak güncellenebilmesi araç elektroniğinin makul bir süre boyunca güncel ve 'yeni' tutulmasını sağlayacaktır. Araç donanımının şuan alışık olduğumuzdan sık güncellenmesi/değiştirilmesi de gerekebilir. Akıllı cihazların araçlara entegre edilmesi de daha önemli hale gelecektir böylece araçların sahip olduğu özelliklerle, 'kendi cihazını getir' yaklaşımıyla ek özellikler birleştirilebilecektir.

Günümüzde trafik kazalarının yaklaşık yüzde 90'ı sürücü hatalarından kaynaklanıyor. Akıllı araç teknolojilerinin trafik kazalarının azalmasına sağladığı katkılardan bahseder misiniz?
Hülshorst: Bu teknolojinin geliştirilmek istenmesinin en temel nedeni sürücü kaynaklı kazaların önlenmesi. Geçtiğimiz yıllarda tanıtılan kör nokta uyarı sistemi, acil fren ya da şerit takip asistanı gibi aktif güvenlik sistemleri sayesinde yol güvenliğinin artması sağlandı. Akıllı araçların pazar paylarının artmasıyla ve bu araçların sahip olduğu fonksiyonların çeşitlenmesiyle trafik kazalarının azaldığını göreceğiz.

Bugün bilgisayar ve akıllı telefon kullanamayan insanlar var. Bu kişilerin akıllı araç teknolojilerine sahip araçları almaları kendileri ve trafik için bir risk oluşturuyor mu?
Hülshorst: Karmaşık teknolojiler üzerine konuşuyor olsak bile bunların kullanıcı arayüzleri oldukça basit olacaktır. Araçla etkileşim kolayca anlaşılabilir ve ulaşılabilir olacak ve kullanıcı ses ya da mimikleriyle araçla etkileşime girebilecektir. İnsan-Makine Arayüzü akıllı araçları oluşturan önemli bir kısımdır ve halihazırda bu alandaki gelişmeler devam etmektedir.

FEV olarak Türkiye'de de geniş bir mühendis ekibiniz var. Ekip ve akıllı araçlar konusundaki çalışmaları hakkında neler söylemek istersiniz?
Hülshorst: Türkiye, FEV'in gelişimi için stratejik bir ülke; genç nüfus oldukça fazla ve daha önemlisi eğitim kalitesi yüksek. FEV Türkiye, yeni fikirler ve en son teknolojiler geliştirmeye daima hevesli olan, yüksek kabiliyette ve dinamik bir ekibe sahip. Hem motor ve aktarma organları geliştirilmesi, hem de hibrit-elektrikli araçlar ve otonom araçlar konusundaki çalışmaları ile son 1 yılda yüzde 55 büyüme kaydetti. 2018'de ciddi bir ivme ile büyümeye devam etmeyi planlıyor. 2017 başında "Akıllı Araçlar" ekibi kuruldu. Ekip şimdiden 7 kişi oldu ve çok önem verdiğimiz trafik işareti tanıma, şerit tanıma ve takibi, yaya tanıma gibi araştırma projelerimizde çalışmakta. Yakın gelecekte, Türkiye'de de bir otonom sürüş platformu yaratmak üzere çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Bu platform FEV Türkiye ekibinin başarısı olacak. Tüm bu kabiliyetlerimizi dikkate alarak FEV Türkiye motor ve aktarma organları, hibrit-elektrikli araçlar ve otonom araç endüstrilerine yerel ve uluslararası alanda tecrübesi olan ekibiyle destek olmayı hedefliyor. Ayrıca FEV Türkiye olarak geleceğin araçlarına yönelik geliştirme çalışmalarının test edilmesinde güçlü bir oyuncu olmak istiyoruz.

Yazı: Baturhan Boyacılar



5. FEV TÜRKİYE KONFERANSI

FEV Türkiye tarafından düzenlenen 5. FEV Day of Future Mobility Solutions Turkey 2017 (FEV Türkiye Geleceğin Mobilite Çözüm Günleri) konferansı Crowne Plaza Asia Hotel'de 270 kişilik bir katılımla gerçekleşti. 42 firma ve üniversitenin katıldığı organizasyonda Ford Otosan Motor ve Aktarma Organları Grup Müdürü Ozan Nalcıoğlu, IPCo CEO'su Muhammed Zali, BMC Power Ar-Ge Direktörü Dr. Mehmet Demiroğlu, Tümosan Genel Müdürü Kurtuluş Öğün, FEV Türkiye Genel Müdürü Dr. Taner Göçmez ve FEV yönetici kadrosu katıldı. Kongrede araç, motor ve güç aktarma organları ile yeni teknolojik gelişmeleri ele alındı. Organizasyon interaktif panelin ardından yerel ve uluslararası müşterilerle uzmanların karşılıklı fikir alışverişiyle sona erdi.



FARKLI

Hibrit sisteme sahip Kia Niro, crossover sınıfında akılcı kullanım ve ekonomik tüketim iddiasıyla giriyor. Benzinli ve elektrikli motorlara sahip otomobil detaylı bir test için konuğumuz oldu.



Geleceğin elektrikli otomobillerde olduğunu öngören otomobil üreticileri bu geçiş süresince hibrit sistemlerin rolünün büyük olacağını belirtiyor. Kia da geleceğin teknolojisine yatırım yapan üreticilerden biri. Türkiye'de Niro ile hibrit otomobiller pazarında yer alan Kia, crossover sınıfında bir alternatif sunuyor. Hyundai ile teknoloji ortaklığı yapan Kia, Hyundai IONIQ ile aynı altyapıyı paylaşıyor. Otomobilin 2700 mm'lik dingil mesafesi Hyundai IONIQ ile aynı. Ama Niro, crossover çizgilerine sahip tasarımı ve yüksek tavanıyla, daha geniş ve ferah bir yaşam alanı sunarak fark yaratıyor. Kia Niro, 4355 mm uzunluğa, 1805 mm genişliğe, 1545 mm yüksekliğe ve 2700 mm dingil mesafesine sahip. Bu ölçülerin anlam kazanması için bilindik bir model olan Kia Sportage'a göz atalım. Uzunluğu 4480 mm, genişliği 1855 mm, yüksekliği 1645 mm ve dingil mesafesi 2670 mm olan Sportage'ın daha heybetli görünmesini de bu rakamlar açıklıyor. Niro, daha uzun dingil mesafesi ve alçak tavan ya-

FORM



Park freni, eski Amerikan otomobillerini hatırlatıyor. Malzeme kalitesi tatminkar.

pısıyla crossover'dan çok MPV gibi görünüyor. Bu tasarımın ergonomik avantajlarını sunuyor. Geniş cam yüzeyler aydınlık bir kabin sunuyor. İnce tasarlanan A ve D sütunları görüş açılarının sorunsuz olmasını sağlıyor. Yüksek sürüş pozisyonu sayesinde sürücü, trafiği daha rahat takip edebiliyor. Otomobilin iç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi tatminkar. Otomobilin konsolunda düğme yerleşimi ve boyutları ergonomiyi gözetiyor. Direksiyon arkasından rahat takip edilen, dijital ve analog göstergeler uyumlu şekilde kullanılmış. 4,2 inçlik dijital ekran ve dairesel göstergeden oluşan sistemden hibrit sistemin çalışması anlaşılır şekilde takip ediliyor. Orta konsoldaki 5 inçlik multimedya ekran boyutunun biraz küçük kaldığını söylemeliyiz. Farklı pazarlarda içeriğinin daha zengin olduğu daha büyük multimedya ekranı da bulunuyor.

Hibrit sistemi detaylı olarak Hyundai IONIQ testimizde anlatmıştık. Aynı teknolojiyi kullanan Niro'da da Atkinson çevrimiyle çalışan, 105 HP'lik 1.6 GDI Kappa benzinli



Tavan rayları ve spoyler standart olarak geliyor.



Derin bir zemini olan bagaj 427 litrelik yükleme hacmi sunuyor.



Arka koltuklar yatırıldığında yükleme alanı 1425 litreye genişleyebiliyor.



Kabin içerisinin aydınlığını arttıran cam tavan Premium ve Exclusive donanımlarında standart.

atmosferik motor ve 43,5 HP gücünde manyetik tip elektrikli motor bulunuyor. Toplam sistem gücü 141 HP, tork ise 265 Nm olarak açıklanıyor. Önden çekişli olan Niro, sadece elektrikli motor, benzinli motor ya da elektrikli ve benzinli motorun ikisinin birlikte çalışmasıyla yol alabiliyor. Hibrit sistemin avantajı olan elektrikli motor ilk kalkış anında etkileyici bir ivmelenme sağlıyor. Şehir içi hız sınırları kapsamında Niro'nın yeteri kadar atak olduğunu görüyoruz. Ancak bu sistemin hızlanma performansı için değil yakıt ekonomisi için geliştirildiğini unutmamalıyız. Kalkıştan sonra devreye giren benzinli motorla birlikte uyumlu bir çalışma karakterine sahip. Yüksek hızlara çıkma konusunda ise ilk kalkıştaki ataklığını kısa sürede sakinliğe bırakıyor. Niro'nun oldukça sessiz ve konforlu ilerlediğini söylemeliyiz. Ortalama 4,6 lt/100 km test tüketimi sağlayabilen Niro, hibrit sistemin avantajları gözetilmeden kullanıldığında 6.0 lt/100 km seviyesinde tüketime ulaşırken, uygun yol şartları ve dikkatli kullanımda 4,6 lt/100 km'nin altına da inebiliyor.

Hibrit otomobillerin genelinde frenleme sırasında bataryaları dolduran geri dönüşüm enerjisi elde edilir. Bunu yaptıkları zaman da fren pedalının direnciyle operasyon sürücü tarafından hissedilir. Niro'da ise "normal" otomobillerdeki gibi olan dozlama hassasiyeti başarılı, pürüzsüz bir frenleme yapılıyor. Enerji geri dönüşü yapılırken sürücünü hissedeceği bir fark yaşanmıyor. Otomobilde

Kia mühendisleri Niro için diğer modellerinden 1,3 kg daha hafif ön koltuklar geliştirmiş.





Atkinson çevrimiyle çalışan 1,6 litrelik benzinli motor 4000 d/d'de 147 Nm tork üretiyor.



Çift kavramalı otomatik şanzıman vites koluyla da manuel olarak yönetilebiliyor.





Ön koltuk ve direksiyon ısıtma özellikleri konforu arttırıyor. Gösterge grubundan hibrit sistem takip edilebiliyor.



Kablosuz telefon şarjı bulunan otomobilde AUX, USB ve Bluetooth ile cihaz eşleşmesi yapılabiliyor.

kullanılan çift kavramalı otomatik şanzıman daha verimli hızlanma ve ekonomik yakıt tüketimi ayarlarına sahipken sürücünün konforunu da arttırıyor. Pürüzsüz vites geçişleri sağlayan DCT isimli şanzıman vites geçişlerinde aceleci değil. Tamamen hibrit sistem için üretilen bir şasiye sahip Niro'nun 33 kg'lık bataryaları ağırlık merkezini aşağı çekiyor. Hyundai IONIQ'ten daha yüksek olması onun kadar çevik olmamasına yol açsa da Niro'nun yol tutuş kabiliyeti de başarılı. Ön ve arkada bağımsız süspansiyon sistemine sahip olan otomobilin genel sürüş karakterinin konforlu olduğunu söyleyebiliriz. Yumuşak ayarlara sahip direksiyon ve süspansiyon sistemi konforlu sürüş tecrübesi yaşatıyor.

Genel olarak Niro'nun fonksiyonel, ekonomik, makul hızlanma tecrübesi sunan, hibrit bir otomobil olduğunu söyleyebiliriz.

Yazı: Koray Kodal

Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Hibrit, sıralı, atmosferik, önde, enlemesine benzinli+senkronize elektrik motoru
Yakıt	Benzin+elektrik
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1580 cc
Toplam sistem gücü	141 HP/104 kW
Maksimum güç elektrikli	43,5 HP/32 kW
Maksimum güç benzinli	77 kW/105 HP 5700 d/d
Toplam sistem torku	265 Nm
Maksimum tork elektrikli	170 Nm
Maksimum tork benzinli	147 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,5
Maksimum hız	162
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1425 kg
Bagaj hacmi	427-1425 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson, arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	10,8 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R18
Lastik	Michelin Primacy 3

Donanım

ABS, ESP, BAS, TPMS, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, 5 inçlik dokunmatik renkli multimedya sistemi ekranı, yağmur sensörü, arka park sensörü,otomatik klima, geri görüş kamerası, bluetooth, LED gündüz farları ve stoplar 16 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Toyota Prius Sınıfının en popüler modeli Prius, 1,8 litrelik benzinli+elektrik motorlu sistem ile 44.900 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor.

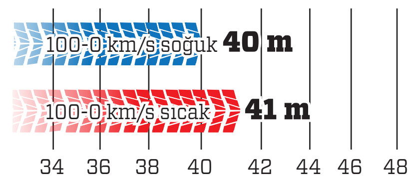


Hyundai IONIQ Niro'nun teknoloji ortağı IONIQ'in tasarımıyla tamamen farklı görünmesini sağlıyor. En üst donanım paketiyle 137.000 TL'ye satılıyor.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	4,2 sn
0-80 km/s	8,1 sn
0-100 km/s	11,8 sn
0-120 km /s	17,3 sn
0-130 km/s	20,9 sn
0- 400 m	18,3 sn
Esnekik	
60- 100 km/s (D'de)	6,8 sn
80- 120 km/s (D'de)	9,0 sn

Fren mesafesi



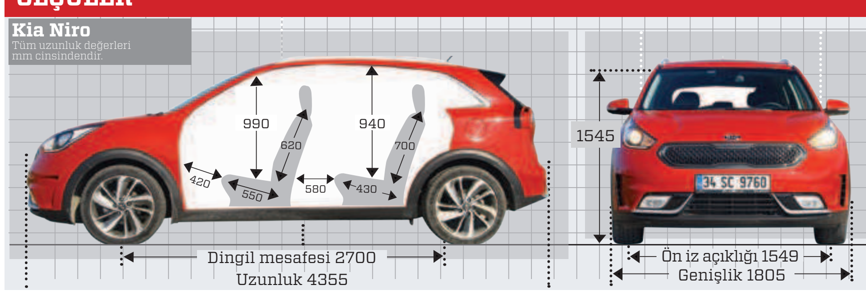
Gürültü	
Rölantide	36 dB(A)
50 km/s (D'de)	60 dB(A)
100 km/s (D'de)	67 dB(A)
120 km/s (D'de)	70 dB(A)

Yakıt tüketimi	
Emisyon CO_2	101 g/km
Depo kapasitesi (lt)	45
Menzil (km-test tüketimine göre)	978

4,4	4,5	4,4	4,6
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.341 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	5/5/10
Baz fiyat	140.900 TL
Test aracı fiyatı	153.400 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Malzeme ve işçilik kalitesi tatminkar, geniş ve aydınlık yaşam alanı, görüş açıları.

X Konsolda dağınık yerleştirilen düğmeler, derin bagaj zemini kullanımı zorlaştırıyor.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ En üst donanım seviyesi oldukça tatminkar, sürücü diz havayastığı.

X Küçük multimedya ekranı, ayakla kontrol edilen park freni, fren mesafesi.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Hibrit sistemin uyumlu ve sessiz çalışması, yakıt tüketiminde ekonomik verilere ulaşılabiliyor.

X Hibrit sistemin kendine özgü bir kullanım tarzı olması. Motorun hızlanma performansı için güçsüz kalması.

FİYAT

✓ Hibrit sistemli bir kompakt crossover sınıfı için kabul edilebilir fiyata sahip.

X En büyük rakibi olan Hyundai üst donanım paketini daha cazip fiyatla sunuyor

BU DÜNYADAN DEĞİL

Rolls-Royce Phantom, muhtemelen dünyanın en ünlü ve köklü limuzini. Aşmış otomobilin sekizinci neslinin direksiyonuna geçerek konfor ve lüksün uçlarına bir yolculuğa çıktık.







Deri ve ahşabın en kalitelisi en modern ekran teknolojileriyle bir arada sunuluyor.

Tasarım şefi Giles Taylos için tekerleklerin üstündeki bir sanat parçası. Yönetim kurulu başkanı Torsten Müller-Ötvös'e göreyse ustalık eseri. Rolls-Royce'un bu iki önemli isminin dudakların otomobil gibi banal bir kelime çok nadir ve neredeyse zorla dökülüyor. Almanya başlangıç fiyatı standart versiyonunda 446.250 Euro, 22 cm uzatılmış "Extended Wheelbase" versiyonundaysa 535.500 Euro olan bir "şey" için aslında çok da şaşılacak bir durum değil. 93 yıllık mazisiyle en köklü otomobillerden biri olan Rolls-Royce Phantom yeni neslinde geleneklerini gelecekle buluşturuyor. Bentley Mulsanne veya Mercedes-Maybach gibi modeller bile Phantom'un yanında fazlasıyla sıradan ve alışılmış görünüyor.

Tasarımında radikal değişimlerin gözlenmediği modelde geçmiş ve gelecek bir potada eritilmiş. Pahntom'un dış dünyada üstüne çektiği bakışlar ve ilgiden soyutlanmak için ters yönde açılan arka kapıların ardındaki yerimizi alıyoruz. Artık kabine sızan bir gürültü veya stres yok. Sanki kendi dünyamızdayız. Bu otomobilde her detay konfor odaklı: karoser yalıtım malzemeleriyle çevrelenmiş, camlar akustik yalıtımlı ve lastikler bile özel olarak yumuşatılmış. Phantom'un asfalta mı temas ettiğini yoksa havada mı süzüldüğünü anlamak neredeyse imkansız. Havalı süspansiyon sistemi, kameralarıyla yolu okuyup asfalttaki pürüzlere göre kendini önceden hazırlıyor.

Motor da sihirli özelliklere sahip. İnsan, V12'nin varlığını aslında duymuyor ve hissetmiyor; sadece orada olduğunu biliyor. Çift turbo tarafından beslenen 6,75 lt'lik motor ürettiği 571 HP ve 900 Nm ile boş ağırlığı yaklaşık 2,5 ton olan limuzini 5,3 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor.

Yeni nesille birlikte sunulmaya başlanan yönlendirilebilir arka aks uzun aks mesafeli versiyonu bile virajlar arasında şaşırtıcı derecede kolay kontrol edilebilir hale getirmiş. Bu özellik özellikle Rolls-Royce sahiplerinin şoförlerinin hoşuna gidecektir. Klasik tarzı yansıtan dijital gösterge tablosu, panoramik kameranın görüntülerinin de yansıtılabildiği yüksek çözünürlüklü multimedya ekranı gibi özellikler içinde bulunduğumuz dönemi yansıtıyor.

Sürücü daha doğrusu şoför gerçek dünyayla bağlantısını korurken arkada oturan şanslılar kendi dünyalarında yaşıyor. Ayaklar yumuşacık pelüş halının içine gömülürken bir düğmeyle yardımıyla konforu arttıran ayak desteğini açmak mümkün. Muhteşem yumuşaklıktaki derinin kullanıldığı koltukların ısıtma ve masaj özellikleri konfor seviyesini daha da arttırıyor. Uzun dingil mesafeli versiyonda sunulmaya başlayan yatar arka koltuk sayesinde uçaklardaki birinci sınıf hissi yaratılıyor. Ön koltukların sırtlıklarındaki çalışma masaları ve ekranlar elektrikli olarak açılıp kapanıyor. Arkadaki soğutulabilir bölme içecek keyfi için hazır beklerken, klima kumandaları 2018 yılında anakronistik gibi görünse de kullananlara harika bir nostalji yaşatıyor.

Kokpitteki 20x80 cm'lik bir alan ressamlar veya heykeltıraşlar tarafından bir sanat yüzeyi olarak kullanılıp Phantom sahibinin isteğine göre şekillendirilebiliyor. Bu sayede benzersiz bir otomobil, pardon sanat eseri, elde etmek mümkün.

Sanat demişken: Bir Rolls-Royce Phantom VIII'in üretim aşaması tam 1200 saat sürüyor…

Yazı: Thomas Geiger-Eray Özgür





Arka koltuklarda adeta başka bir dünya sunuluyor. Kişiselleştirme seçenekleri neredeyse sonsuz.



TEKNİK VERİLER

Rolls-Royce Phantom EWB

Motor tipi ve konumu	V, çift turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	12/48
Silindir hacmi	6749 cc
Maksimum güç	420 kW/571 HP 5000 d/d
Maksimum tork	900 Nm 1700 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,3 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Ortalama yakıt tüketimi	13,9 lt/100 km
CO_2 emisyonu	319 g/km
Ağırlık	2560 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	5762 mm/2018 mm / 1646 mm
Dingil mesafesi	3552 mm
Depo kapasitesi	100 lt
Bagaj hacmi	- lt

SONUÇ

Yeni bir platform, yeni bir motor ve çokça yeni elektronik… Sekiz numaralı Phantom dışarıdan bakıldığında çok belli etmese de selefinden kesin çizgilerle ayrılan modern teknolojiler barındırıyor. 1923 yılından bu yana dünyanın en iyi otomobili olma iddiasıyla üretilen serinin son üyesi de bu iddiayı gerçekleştirmeyi kafasına koymuş.

★★★★★



DAHA FAZLASI

Dacia Duster yerini sağlamlaştıracak bir değişim operasyonu geçirdi. Selefinin güçlendirilmiş şasisi üzerinden yükselen Duster, daha güçlü tasarım, daha iyi bir yalıtım ve daha zengin donanımlarla iddiasını arttırıyor.

Yenilenen Duster'ın boyutlarına baktığımızda 2674 mm dingil mesafesinin korunduğunu görüyoruz. Toplam uzunluğu yeni tampon tasarımıyla 26 mm artan otomobilin aynalar dahil genişliği 52 mm artmış. Yeni tavan raylarının da etkisiyle toplam yükseklik 2 mm daha alçak. 210 mm olan zeminden yükselik korunmuş. Ön cam 100 mm öne taşınıp daha eğimli hale getirilmiş. Otomobilin şasi rayları 0,2 mm kalınlaştırılmış.

Tasarımı fark yaratacak yeniliklere sahip. LED gündüz farlarını içeren yeni farlar, yeni panjur ve daha kaslı ön tampona yer verilmiş. B sütunları artık siyah renkte. Otomobilin arkasında da değişiklikler fark edilecek düzeyde. Yeni bagaj kapağı ve tamponla birlikte stoplar da yenilenmiş.

Duster'ın benzinli motor seçenekleri; 1.6 SCe 115 HP, 5 ileri manuel şanzıman ve 4x4 aktarma, benzinli 1.2 TCe 125 6 ileri vitesli manuel, 4x2 ve 4x4'den oluşuyor. Dizel motorlar; 1.5 dCi 90 4x2, 6 ileri vitesli manuel, dCi 110 6 ileri manuel 4x2 ve 4x4, 1.5 dCi 110 EDC 4x2'den oluşuyor. Önce 1.5 dCi 110 EDC 4x2 ile yola çıkıp, 4x4'ler için özel olarak hazırlanan offroad parkurunda 1.5 dCi 110 MT 6 4x4 ile buluştuk.

Artık anahtarsız giriş sistemi bulunan Duster ile otoyolda başlayan rotamızda ses yalıtımının iyileştirildiğini fark ettik. Artık biraz daha tok bir sürüş hissi yaşatıyor. Yeni elektrik destekli direksiyon sitemi daha iyi bir yönlendirme hassasiyeti sunuyor. Yenilenen direksiyon simidi ergonomik yapısıyla beğenimizi kazandı. Yeni göstergeler rahat takip ediliyor. Yan aynalar üstünden kör nokta uyarısının sinyallerini görüyoruz. Bu da Duster'ın yeniliklerinden biri. Tamamen yenilenen konsolda sert plastik malzeme hakimiyeti devam etse de yeni dokulu malzemeler ve sade çizgilerle daha kaliteli hissettiriyor. Parçaların hizalanması daha iyi. Ön koltukların konforu da arttırılmış. Selefine göre 74 mm daha yukarı yerleştirilen multimedya ekrandan araç etrafındaki kamera görüntülerini izlemek offorad parkurunda çok işimize yaradı. Bu parkurda araç değiştirip 4x4 1.5 dCi'ın direksiyonuna geçtik. Dik iniş ve çıkışlar



GELİŞMİŞ ARAZİ YETENEĞİ

Dört tekerlekten çekişli Duster'ın ön çamurluklarında 4WD logosu ve ızgara görünümü bulunuyor. Arazide çok yetenekli olduğunu Yunanistan'da bir maden ocağında bizlere ispatlayan Duster'da artık 360 derece çevre görüş sistemi ve araç eğim göstergeleri de bulunuyor.















Tamamen yenilenen konsol daha modern ve kullanışlı. Yeni direksiyon sisteminin ergonomisi başarılı.



Yeni tavan rayları daha şık görünürken kalite algısını da arttırıyor.



Bagaj havuzu, arka tampon koruma örtüsü ve metal separatör gibi aksesuarlar alınabiliyor.

bulunan parkurda, yan eğim parkuru, su geçişi, denge parkurları ve bozuk zeminli yollar bulunuyordu. El freni konumu yenilenirken dört tekerlekten çekiş sisteminin dairesel kumandası da vites konsoluna taşınmış. Yeni gelen donanımlardan olan HDC-eğim iniş fonksiyonunu kullanıp fren pedalına basmadan iniş parkurunu güvenle aştık. Dik tırmanışlarda manuel şanzımanın birinci oranının ne kadar iyi ayarlandığını bir kez daha görüp, adeta keçi gibi tırmandık. Yeni sunulan yokuş kalkış desteği de büyük fark yaratıyor. Bu tecrübe otoyolda yeteri kadar güvenli ve konforlu hissettiren otomobilin arazi şartlarında ne kadar yetenekli olduğunu gösterdi.

Yazı: Koray Kodal-Atina/Yunanistan



Kol dayamasıyla gelen, bel destek ayarlı sürücü koltuğu artık 20 mm daha uzun.

TEKNİK VERİLER

Dacia Duster 1.5 dCi 110 EDC

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1461 cc
Maksimum güç	80 kW/110 HP 4000 d/d
Maksimum tork	260 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,9 sn
Maksimum hız	171 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,5 lt/100 km
CO_2 emisyonu	116 g/km
Ağırlık	1304 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4341 mm/1804 mm / 1693 mm
Dingil mesafesi	2674 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Bagaj hacmi	445/1478 lt

SONUÇ

Genel olarak baktığımızda Duster'ın yenilenme operasyonunun hedefine ulaştığını söyleyebiliriz. Artık daha dinamik görünen otomobil, daha zengin donanımlara sahip. Daha sessiz bir sürüş sağlayan Duster'ın artan iç mekan ergonomisi de rekabette avantajlı olmasını sağlayacak. Arazi yeteneklerini de arttıran eğim iniş ve çıkış yardımcıları, 360 derece kamera gibi donanımlar Duster'ın modern yüzünü tamamlıyor.

★★★★☆



Otomobilin arka tasarımı da yenilenip daha modern stoplara kavuştu.



Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

ASFALT DEYİP GEÇMEYİN!

Yolların oluşmaya başlayış süreci elbette M.Ö. 3000 civarında tekerleğin icadıyla birlikte başlıyor. Yaklaşık bu dönemde de ilk yollara rastlanıyor, yer ise Mezopotamya ve onun Anadolu'ya uzanan bölgeleri. Ancak kayda değer bir gelişme için çokça neslin tükenip tarih pastasının önemli bir diliminin geride bırakılması gerekmiş. M.Ö 1500'de Girit, ve M.Ö'de 359 Babil ile Mısır arasında yapılanlar bilinen en eski önemli yollar. Yol çalışmalarındaki gelişme eşik atlamak için Roma dönemini beklemiş. Yayılmacı politikası, iş gücü ve ekonomik gücüyle Romalılar tarihte yol çalışmalarında öne çıkmayı başardılar. Standart olarak 4.5 m genişlik ve iki yanında da yaya yolunun olma gerekliliği Roma'nın medeniyet çerçevesindeki yerini gösteren küçük bir ayrıntı. 18. yüzyılın ikinci yarısında yol inşası ile ilgili uygulamalarda hızlı bir gelişme olmaya başlamış ve Roma yollarına benzeyen yollar yapılmış. Fakat Roma döneminde kullanılan malzemelerin bulunmaması ve işçilikteki zorluklar nedeniyle, büyük blok taşlar kullanılarak inşa edilen yollardan vazgeçilerek, taşın yol inşasında kullanımı ile ilgili yeni arayışlar başlanmış.

Yine aynı dönemde, yol inşasında yeni bir teknik olarak; kırma taşın kullanılması İskoç J.L. Mc Adam tarafından deneniyor. Makadam denilen bu sistem, kırma taşın silindir yardımıyla sıkıştırılarak; taş tozu ve suyun karışımıyla hazırlanan hamurla doldurulmasından oluşuyor. 1800'lerin başında teknik biraz daha geliştiriliyor ve tarihin yol yapımıyla ilgili ilk okulu Fransa'da eğitim vermeye başlıyor.

19. yüzyılda lokomotifle birlikte yol inşa çalışmaları duraklamaya uğruyor fakat otomobilin keşfi ve sektörün hızlı ilerlemesiyle, eskisinden daha derin bir şekilde gelişiyor. Hatta Birinci Dünya Savaşı da; ulaştırmanın önemini artırdığı için hızlanmanın etkin faktörlerinden biri. Motorlu taşıtların karşısında özellikle sağlamlık görevinde dayanıksız kalan makadam tipi kaplamalar böylece yavaş yavaş misyonunu kaybediyor. Ardından da yol inşa teknolojisinde gelişimin son perdesi oynanmaya başlıyor.

Asfalt'ın kısa tanımından bahsedersek; petrolün doğal bir bileşeni. Kuyudan çıkan petrol rafinerilerde bileşenlerine ayrılır. Daha sonra bu bileşenler tekrar rafine edilerek ürünlere dönüşür. Hayatımızda birinci derecede etkin rol oynayanı benzin. Ancak asfalt da bunlardan bir tanesi; ham petrolün atıklarından oluşur. Madde kırılmış taş, su ve bitüm (asfalt çimentosu) ile karıştırılmasıyla yolların adı olan asfalt elde edilir. Aslına bakarsanız asfalt en eski mühendislik malzemelerinden biri. Sümerliler Sodom ve Gomore şehirlerinde asfalt üretimi yapmakta ve bunu harç malzemesi olarak kullanmaktaydılar. Aynı şekilde Mısırlılarda yalıtım vs. için kullanıyorlardı.

Peki yol ve asfalt inşa tekniklerinin geçmişinin bu kadar eski olduğunu düşündüğünüzde; hala Türkiye'deki şehir içi yol kalitesinin bu kadar kötü olduğu aklınıza geliyor mu? Neden genel yol kalitemiz bu kadar düşük? Geometriler, profiller bozuk?


Esquire
TÜRKİYE
THE BIG BLACK BOOK
BAŞARILI ERKEĞİN HAYAT KILAVUZU
MODA / SAAT / SEYAHAT / YEMEK / OTOMOBİL / BAKIM
No.11
SONBAHAR / KIŞ 2017-18
20 TL
KIBRIS 22 TL



ÇEKİÇ

Tamamen yenilenen XC60, Thor Çekici olarak adlandırılan farları,



SURAT

geniş ön ızgarası, kaliteli iç mekanıyla karşımıza çıktı.

Havalı süspansiyon sistemi saniyede 500 kere analiz yapıp her bir amortisörü ayarlıyor.



Her yeni bir Volvo modeli yollara çıktıkça selefine göre daha fazla heyecan uyandırıyor. Nesillerdir mantığa hitap eden otomobiller üreten markanın yeni nesil otomobilleri kalbe de hitap edecek kadar etkileyici görünüyor. Volvo'ya Volkswagen'den transfer olan Tasarım Şefi Thomas Ingenlath'ın yarattığı etki yeni XC60'ta da kendini gösteriyor.

Tamamen yenilenen XC60'ın yüzünü XC90'dan tanıyoruz. Onun kadar "sert" görünmese de ağırbaşlı ve dinamik hissettirdiğini söyleyebiliriz. İnce tasarlanan far grubu şık bir tasarım öğesi barındırıyor. Thor Çekici olarak adlandırılan LED gündüz farları Volvo'nun yeni marka imzası. XC60'ın da gündüz bile trafikteki diğer modellerden ayırt edilmesini sağlıyor. LED farlar başarılı bir aydınlatma sağlıyor. Büyük ön panjur XC90'dan farklı olarak farlarla birleşiyor. Profilde, geniş tekerlek yuvaları ve keskin çizgiler ile güçlü bir görünüm sağlanmış. Arkaya doğru yükselen omuz çizgisi de sportifliği arttırıyor. Arkada Volvo için karakteristik L tasarımlı stop tasarımı göze çarpıyor. XC90'dan farklı olarak stoplar plakalıkla birleşiyor.

XC60'ın direksiyonu başındayken Volvo'nun güvenlik donanımları ve imajı güvende hissettiriyor. Ancak tasarımın bir öğesi olan düz ve uzun motor kaputu da bu güven hissini arttırıyor. Önünüzdeki araçla aranızda ne kadar mesafe olduğunu net bir şekilde algılıyorsunuz. Yüksek sürüş pozisyonu trafiğe hakim olmanızı sağlıyor. İnce A sütunları ön çapraz görüşü etkilemiyor. Arkada ise küçük cam ve geniş D sütunları görüşü biraz kısıtlıyor. İç mekanda malzeme ve işçilik seviyesi etkileyici düzeyde. Yumuşak plastik malzeme ile birlikte kullanılan alüminyum kaplamalar, parlak siyah detaylar ve deri döşeme kalite algısını yükseltiyor.

Ön koltuklar oldukça rahat. Yan destekleri başarılı. Arka koltuklara her ne kadar üç yetişkin sığabilse de uzun yolun keyfi iki yetişkin yolcu ile daha konforlu geçecektir. Yüksek şaft tüneli ayak alanını kısıtlarken, arka koltuklara uzanan vites konsolunun devam orta koltuğa oturan yolcunun hareketlerini kısıtlıyor.





Elektrikli bagaj kapağı yükleme alanına kolay ulaşılmasını sağlıyor.



Ortada oturan yolcunun ayak ve diz boşluğu şaft tüneli ve orta konsol tarafından kısıtlanıyor.



Havalı süspansiyon sistemi bagaja rahat erişim için arka aksın yüksekliğini kontrol etmenize izin veriyor.

Arka koltuk sırasının çıkıntılı minder tasarımı cam kenarlarındaki yolcular için iyi birer baldır desteği sunarken ortadaki minder için biraz daha dar bir alan bırakmış. Konsol tasarımı, Volvo'nun diğer modellerinden tanıdığımız, yeni tasarım anlayışıylaşekillenmiş. Orta konsolda dik olarak yerleştirilen 9 inçlik, dokunmatik multimedya ekranı iç mekandaki düğme kalabalığının önüne geçmek üzere düşünülmüş. Ana menüsünde, navigasyon, radyo kontrolü, mobil telefon bağlantısı, müzik sistemi ve klima kontrolleri gibi sık kullanılan özellikler yer alıyor. Detaylı ayarlar ve bilgiler için tablet gibi, sağa-sola ya da yukarı-aşağı yönde açılabilen menüler kullanılabiliyor. Sistemin dokunma hassasiyeti, çözünürlüğü ve kullanımı kolay. Yüksek tasarlanan vites konsolunda yeteri kadar küçük eşya gözleri bulunuyor. Vites kolunun hemen arkasında motoru çalıştırıp durdurmanızı sağlayan Start/Stop kontrolü bulunuyor. Bu, düğme şeklinde basılabilen değil, sağa-sola çevrilince çalışan bir kontrol butonu. Bunun arkasında ise silindir şeklinde sürüş kişiselleştirme kontrolü yer alıyor. Sürüş kişiselleştirme sistemi bu kontrol butonu ya da dokunmatik ekran üzerinden de kontrol edilebiliyor. Sistemin, ECO, Comfort, Dynamic ve Offroad modlarıyla Individual isimli, kendi özel ayarlarınızı da yapabileceğiniz bir kişiselleştirme ayarıyla beş farklı seçeneği bulunuyor. Sistem, motor, gaz-fren pedalı tepkisi, klima, şanzıman ve direksiyon ayarlarını kişiselleştiriyor. Eco modunda motor ve klima sistemi düşük tüketim için ayarlanıyor. Dynamic modda motor tepkisi, fren dozlaması, vites değişimi ve direksiyon tepkileri sportif ayarlara bürünüyor. ESC sistemi de bu modda daha sınırlı müdahale ediyor.

Havalı süspansiyon olan araçlarda da süspansiyon sistemi daha sert ve alçak konuma geçiyor. XC60'ın konfor, güvenlik ve sürüş yeteneğini arttıran bir diğer donanımı da havalı süspansiyon sistemi. Four-C olarak adlandırılan sistem saniyede 500 kere sürücüyü, yolu ve otomobili izleyerek her bir amortisörü ayrı ayrı ayarlıyor. Sistem Comfort modunda daha yumuşak, ECO modunda daha alçak,



Tamamen dijital gösterge grubu sürücü tarafından rahat takip ediliyor.

Dynamic modda daha alçak ve sert çalışma ayarlarına geçiyor. Comfort ve ECO modlarında gövde yüksekliği 10-20 mm alçaltılıyor. Dynamic modda ise sürekli 20 mm daha alçakta yol alınıyor. Off-road modunda ise otomobilin yüksekliği 40 mm arttırılıyor. Havalı süspansiyon sisteminin bir diğer avantajı da bagaja kolay yükleme yapabilmek için, bagaj içerisindeki düğmelerle aracın arkasını alçaltabilmesi. Otomobilin sürüş dinamiklerine baktığımız genel karakterinin konfor üzerine kurulu olduğunu görüyoruz.

Direksiyon ve süspansiyon ayarları sürücüyü yormayacak düzeyde. Elektrik destekli hidrolik direksiyona sahip olan XC60 düşük hızlardaki elektrik desteğini artmasıyla kolay manevra yapılmasını sağlıyor. Hız arttıkça elektrik desteği ve yapaylık hissi de azalıyor. Dynamic sürüş modunda biraz "sert" ayarlara bürünerek sportif istekler teşvik ediliyor. Ancak XC60'ın sınıfının en net direksiyon sistemi ya da en dinamik süspansiyon sistemine sahip olma gibi bir iddiası yok. Ağırlık transferlerinde karoseri aşırı derecede salınmayan otomobilin viraj ve dönüşlerde güven verdiğini söyleyebiliriz. Bunda dört tekerlekten çekiş sisteminin de payı var. Tutunma zorluğu yaşanan zeminlerde de dört tekerlekten çekiş sistemi avantaj sağlıyor. Test

Elektronik sürüş güvenliği donanımlarıyla adeta şov yapan XC60'ta destekleyici sürüş teknolojisi adı altında Adaptif Hız Sabitleyici, Pilot Assist ve Mesafe Uyarısı'nı içeren IntelliSafe Assist ile güvenli ve konforlu bir sürüş sağlıyor.

aracımızda 2,0 litre, çift turbo destekli, 190 HP'lik dizel motor bulunuyor. Volvo'nun farklı modellerinde de görev yapan dizel motor, birinci nesil XC60'ta da yer alıyordu. Makyajlı XC60'ta olduğu gibi yeni nesil bir şanzıman ile kombine edilmiş. 8 ileri vitesli, geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman, dizel motorun ekonomi ve hızlanma performansı dengesini gözetiyor. Yerinde ve sarsıntısız vites geçişleri sunan 8 ileri otomatik şanzıman, kendi vites seçimlerinde ya da manuel kullanımda yeterli hızda vites geçişleri sağlıyor.



Volvo XC60'ın sürtünme katsayısı 0,32 Cd.



190 HP'lik dizel motor, 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla makul hızlanma ve yakıt tüketimi dengesi kuruyor.



Hem vites konsolu arkasında hem de B sütunlarında arka koltuklar için havalandırma ızgarası var.



Açılabilir panoramik cam tavan kabin içerisini ferahlığını arttırıyor.

Ancak vites geçişleri "sportiflik" sağlamıyor. Alt devirlerden itibaren sakin ama akıcı şekilde hızlanan XC60, gergin bir hızlanma tecrübesi yaşatmıyor. Ani hızlanma isteklerine sakin tepki veriyor. Hızlanırken de önceliği tüketimi kontrol altında tutup konfordan ödün vermemek. Kabin içerisine dizel motor gürültüsü yansımıyor. Test ölçümlerinde elde edilen 7,0 lt/100 km'lik ortalama tüketim XC60'ın ekonomik yönünü gösteriyor.

Volvo XC60'ın fiyat listesi 2,0 litrelik silindir hacmine sahip 190 HP'lik dizel motor ile şekilleniyor. Premium sınıftaki diğer rakipleri Audi Q5 190 HP'lik dizel motor ile satılıyor. BMW X3 1,6 litrelik turbo benzinli ve 190 HP'lik 2,0 litre dizel motorlar ile satılıyor. Jaguar F-Pace 2,0 litre 180 HP dizel motorla en yeni rakiplerden biri. Mercedes GLC, 2,0 litrelik benzinli ve 2,2 litre dizel 170 HP ve 204 HP'lik seçeneklere sahip. Dizel motorlar arasında fiyat karşılaştırması yapıldığında başlangıç fiyatıyla en avantajlısının XC60 olduğu görülüyor. Genel değerlendirmede XC60'ın ikinci nesliyle çok yol aldığı, rakipleri karşısında artık daha etkili bir oyuncu olduğunu söyleyebiliriz.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, çift turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1969 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 4250 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	8,4 sn
Maksimum hız	205 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1836 kg
Bagaj hacmi	505/1432 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde çift kollu süspansiyon bağlantıları, arkada çok noktadan bağlantılı, ön ve arkada viraj demir çubukları.
Dönüş çapı	11,4 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	255/45 R20
Lastik	Michelin Green X

Donanım

ABS, ESC, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, şerit koruma yardımı, ön çarpışma önleme desteği, sürüş modu, yokuş kalkış desteği, eğim iniş kontrolü, park yardım pilotu, çift bölgeli otomatik klima, ısıtmalı ön koltuklar, elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğu, nem algılayıcı, temiz bölge sistemi, 8 inç sürücü ekranı, deri döşeme, LED farlar, far yıkama, 18 inçlik jantlar.

Rakipler



Audi Q5 2.0 TDI 190 HP motor S tronic şanzıman ve quattro çekiş sistemi ile gelen Q5'in başlangıç fiyatı 418.134 TL olarak belirlenmiş.

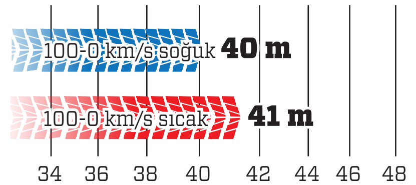


BMW X3 Fiyat listesinde sadece M Plus donanımıyla yer alan X3 xDrive20d 482.400 TL ile sınıfında en yüksek baz fiyatlardan birine sahip.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,9 sn
0-80 km/s	5,7 sn
0-100 km/s	8,4 sn
0-120 km /s	11,4 sn
0-130 km/s	13,4 sn
0- 400 m	15,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,0 sn

Fren mesafesi

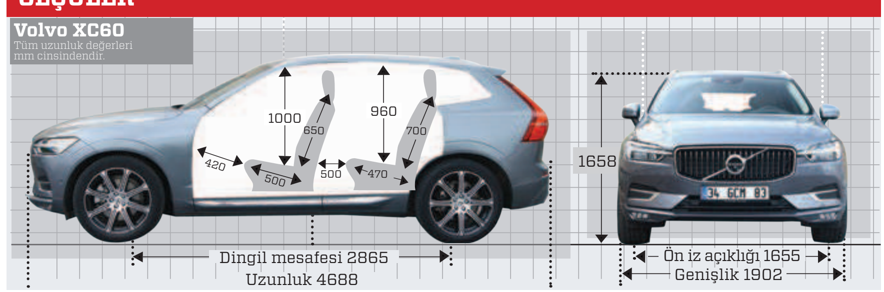


Gürültü	
Rölantide	45 dB(A)
50 km/s (D'de)	57 dB(A)
100 km/s (D'de)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	139 g/km
Depo kapasitesi	60 lt
Menzil (test tüketimine göre)	857 km

Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi
6,2	4,7	5,3	7,0

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.135 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	3/3/12
Baz fiyat	378.365 TL
Test aracı fiyatı	418.300 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ İç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi, ön koltukların destekleri.

✗ Geri görüş açıları kısıtlı, yüksek tasarlanan ve arkaya taşan vites konsolu.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Standart güvenlik ve konfor donanımları, müzik sistemi, havalı süspansiyon.

✗ Fren mesafesi ve fren dozlama hissi.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Direksiyon ve süspansiyon konforu, yakıt ekonomisi ve hızlanma dengesi başarılı.

✗ Direksiyon ve süspansiyon ayarları dinamik sürüş taleplerini karşılamıyor.

FİYAT

✓ Rakipleri karşısında başlangıç fiyatıyla avantaj sağlıyor.

✗ -

GÜÇ ONUNLA!



KTM'nin yeni Adventure serisinin S versiyonu asfalt odaklı uzun yol motoru olarak çok çekici bir alternatif. Özellikle elektronik sürüş altyapıları ve 160 HP'lik yarışçı motoru etkleyici

KTM en popüler Adventure serisini sınıf olarak "Travel" ismiyle tanımlıyor. Ama sokaktaki adam aslında bu tip motorlara Enduro diyor. Dolayısıyla biz kendi bildiğimiz jargon üzerinden konuşalım. KTM 1290 Super Adventure S, markanın yeni jenerasyon endurolarının versiyonlarından biri. S biraz daha asfalt için planlanmış yürüyen enstrümanlara sahip. Başta alüminyum jantları sayabiliriz, zaten görsel açıdan en çok bu dikkati çekiyor. Önde 19 arkada da 17 inç jantlara sahip. R versiyonunda ise önde 21, arkada 18 inç jantlar var. Görsel olarak pek dikkat çekmeyen ama işlev olarak baktığımızda ciddi fark olan yarı aktif elektronik süspansiyonlardan bahsetmeliyiz. Bu süspansiyon sistemi yol şartlarını algılayarak otomatik ve son derece hızlı bir şekilde süspansiyonu anlık olarak gerektiği gibi ayarlayabiliyor. Ayrıca sürücü, menüden kendisi de istediği gibi kapanma ve açılma konusunda ayarlar yapabiliyor.

Motosikletin tasarım açısından değerlendirmesini yaparsak; ki bu durum bana kalırsa son derece göreceli, benim fikrim çok estetik ama bir o kadar da detaylara boğulmadan sade bir çizgide olduğu. Baktığınızda kopuk olmayan bir stille bütün parçalar birbirini tamamlıyor. Büyük ama hantal değil, kalın ama atletik gibi bir durum söz konusu. Yeni emisyon kurallarıyla büyüyen egzozlar burada da geçerli ama bence bu motosiklete yakışmış. En radikal çizgileriyse sanıyorum far bloğu. Güncel bir popüler figür olarak Star Wars benzetmesi yapabiliriz. Fara bakınca, Kylo Ren ağabeyimizin motoru deseler inanırız kısacası. LED ve yatma açısına göre devreye giren kademeli viraj aydınlatmasıyla bu motosiklette üstün bir aydınlatma seviyesi var. Ön cam elle ayarlanabilir yapısıyla yeterli yüksekliğe ulaşıyor; gayet de pratik. Siyah gidon görsel açıdan çok başarılı, ancak ben uzun kollu biri olmama rağmen biraz önde kaldı ve sürüş ergonomimi baltaladı. Daha öne doğru oturmaya itti, ancak o zaman da rahatımdan feragat etmek durumunda kaldım. İdeal oturma halimde gayet rahattım. Hem bacaklarım hem dizlerim sorunsuz pozisyon aldı. Sele biraz serte çalan ama rahat bir yapıda. Aynalar son derece iyi açıyla görüş sağlıyor. Öndeki 6,5 inç renkli TFT ekran motosikletin en çarpıcı özelliklerinden. Çok iyi bir görüş sunarken bir o kadar da eğlenceli. Ve de sağlam materyalden yapılmış. Menüler çok pratik, kolay anlaşılabilir. Lastik basınçlarını ana ekranda görebiliyorsunuz. Elcik ısıtma gibi fonksiyonları bu menüden açıp kapatıyorsunuz. İsterseniz telefonunuzu ekrana bağlayabiliyorsunuz, gelen aramalar vs gözüküyor. Kaskınız uygunsa sesi de kaska iletebiliyor. Standart olarak sunulan su geçirmez telefon yuvası ön çatalın yanına yerleşmiş, USB şarj bağlantısı da içinde.

Sürüşü boyutlarına nazaran şaşırtıcı derecede pratik. Özellikle düşük hızlarda dengesi her motosiklet kullanıcısının tadına varması gereken bir his. Trafikte dar alanlarda "yok burada zorlar bu beni!" diyeceğiniz noktalarda bisiklet efekti veriyor. Yüksek oturma pozisyonu her zaman insana tedirginlik verir ama makineyi tanımaya başlayınca salıncaktan sarkar gibi kendinizi devirmeye başlıyor ve virajlara giriyorsunuz. Yüksek hızlarda da viraj hakimiyeti ve hissi oldukça iyi. Sensörlü gaz kolu son derece hisli, yani kontrolsüz bir harekete mahal vermiyor. Gazı bıraktığınızda da kompresyon sert değil. Önde dört, arkada iki pistonlu frenler bu sınıfın standartlarını yakalıyor ve güven veriyor. ABS ve diğer yardımcı sistemler ıslakta, kuruda, ani gazlama veya frende verimli ve kıvamında çalışıyor. Sert ön frende kafa daldırmayı hiç ama hiç yapmıyor.

Motora gelince, 2 silindirli, 1301 cc, 160 HP'lik motor korkunç bir güç ve torka sahip. İnsan "Ne gerek var" diyor açıkcası. Adeta yarış motosikleti performansı var. 5000 devirlerde kendini gösteren güç 6500 gibi parlıyor 8000'lerde şuursuzlaşıyor. Artık buralarda motora tutunmaya çalışıyorsunuz. Yine de böyle dediğime bakmayın; gayet keyifli. Klasik çift silindirli güçlü makine sesi de çok güzel. Rölanti de düşük hızlarda biraz gergin



Motosikletin iri boyutları uzun boylu sürücüler için ortaya tatmin edici bir görüntü çıkartıyor.

bir çalışma hali var. Bu arada sürüş seçeneklerinden "Yağmur" veya "Off Road" seçtiğinizde güç 110 HP'yle sınırlanıyor, daha ehli bir hal alıyor. Şanzıman/motor kalibrasyonu başarılı, alt devirlerdeki yüksek torkla üst viteste yavaşken verim alabiliyorsunuz. Quick Shift kullanırken kararlı olmanız gerekir. KTM 1290 Super ADV de bunu istiyor ama genel olarak sorun çıkarmasa da bazen geçişlerde aksamalar yaptı. Bir kere yaşadım ama dörtten beşe geçerken bir anda boşa aldı ve "redline" gördü ve tekrar toparladı. Yokuş kalkış destek sistemi var, işe yarıyor ama bazen o da motoru salmamak gibi elektronik garipIikler yaptı. Kocaman bir uzun yol motoru da olsa şehir içinde gayet pratik kullanılabiliyor olması, atletik yetenekleri ve kendine has bahsettiğim çizgileri tercih sebebi olması açısından yeterli kanımca.

Yazı: Koray Muratoğlu
Fotoğraflar: Ersan Sezer





















1 Farlar en çarpıcı tasarım detayı **2** Tüm menü işlemleri bu dört düğmeyle yapılıyor **3** Depo anahtarsız açılıyor **4** Ön cam yükseklik ayarı manuel **5** Klasik KTM turuncusu **6** Hız sabitleme çok pratik **7** Stop küçük ama yoğun ışıklı **8** Susturucu oldukça büyük

Teknik veriler	
Motor Hacmi:	1301 cc
Motor Tipi:	2 silindir, 4 zamanlı sıvı soğutma
Güç:	160 HP (8250 d/d)
Tork:	140 Nm (6500 d/d)
Ağırlık:	215 kg (Boş)
Sele yüksekliği:	860 mm
Depo Kapasitesi:	23 lt
Ön fren:	Tek 320 mm ABS disk
Arka fren:	Tek 267 mm ABS disk
Lastik:	Ön 120-70/19
Arka:	Arka 170-60/17
Fiyat:	21.950 Euro

İYİ BİR ARKADAŞ

Volkswagen, yeni Polo GTI'da 200 HP ligine adım attı. Wolfsburg'un en genç sporcusu çok yönlü kullanım özellikleriyle yeni neslinde olgunluğunun zirvesinde.

VW Polo her neslinde sadece büyüyen değil, aynı zamanda GTI versiyonunda da güçlenen bir otomobil. 4 metre sınırını aşan küçük Volkswagen yeni GTI sürümünde artık 200 HP. Başka bir deyişle 1,8 lt'lik TSI motorun görev yaptığı selefinden 8 HP daha güçlü. 2,0 lt'lik yeni motor gerçek bir çok yönlülük ustası. Canlılık konusunda sürücüsünün yüzünü kara çıkartmayan motor, Polo GTI'ı bu sınıf için kayda değer bir süre olan 6,7 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Direkt enjeksiyonlu güç ünitesi alt devirlerden itibaren kendini gösterirken esas patlamasını 4400-6000 d/d aralığında gerçekleştiriyor. 320 Nm'lik maksimum tork değeri henüz 1500 devirde elde edilirken bunu 4400 d/d'ye kadar sürekli olarak korumak mümkün. Gaz pedalından gelen emirlere iştahlı tepkiler veren motor, 6 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanla iyi bir uyum gösteriyor ve GTI'ı 237 km/s maksimum hıza ulaştırıyor.

İç mekanda da sportif rüzgarlar esiyor. Tıpkı 1976 yılında yollara çıkan ilk Golf GTI'da olduğu gibi… Harika bir işçilikle uygulanan "Clark" koltuk döşemesi bunlar arasında yer alıyor. Koltuklardan bahsetmişken standart olarak sunulan spor koltukların biraz yumuşak dolgulu olduklarını ve yan desteklerinin de performanslı kullanım için biraz kısıtlı olduğunu söylemeliyiz. Kırmızı dikişler ve kokpit kaplamaları da kabine renk katan detaylar arasında yer alıyor.

Yeni GTI'da yürüyen aksamdan sorumlu ekibin çok iyi bir iş çıkardığını söylemek mümkün. Tekerlek taşıyıcılarını değiştiren mühendisler Polo GTI'a kendine has bir ön aks kinematiği kazandırmışlar. Amaç: Optimal mekanik tutunma ve çekiş değerleriyle daha direkt bir yönlendirme tutumu elde etmek. 200 HP'lik önden çekişli küçük sınıf bir otomobil için çok da kolay bir amaç değil. Aynı şekilde viraj karakterinin de nötr olması öncelikler arasında tutulmuş. Bu hedefin önemli ölçüde başarıldığını anlamak için lastiklerin yarış pistindeki aşınma oranlarından anlamak mümkün. Ön ve arka lastikler arasında bir denge var. Yeni Polo GTI'ın arka aksı yanal tutunmada daha fazla sorumluluk alıyor. Ön aksta daha kalın stabilizatörler kullanan mühendisler otomobilin yalpa açısını bir önceki nesle göre yüzde 10 oranında azaltmışlar.

Ön aksın etkisini tam olarak göstermesi için arka aksı da revize eden Volkswagen, torsiyon çubuğunu daha rijit hale getirmiş. Bunun sonucu olarak da GTI'ın arka aksı standart bir Polo'ya göre yüzde 70 daha rijit hale gelmiş. Otomobilin 1260 kg'lik boş ağırlığı da ön ve arka akslar arasında selefine göre yüzde 2 oranında daha dengeli dağılmış: Ön %61, arka %39. Aynı şekilde ön ve arka aksların rijitliği de seleflerine göre sırasıyla %55 ve %35 artmış. Karoserin genel rijitliğinde de %40'lık bir artış olunca yeni modelin daha net ve direkt yönlendirildiğini anlamak kolaylaşıyor.

Yazı: Gregor Messer-Eray Özgür



Çift egzoz çıkışı ve tavan spoyleri GTI motifleri.



Ekose desenli koltuklar GTI geleneğinin onlarca yıldır süren unsurları arasında yer alıyor.



Dijital gösterge tablosu opsiyonel olarak sunulurken farklı fonksiyonlara ev sahipliği yapıyor.



200 HP'lik motor, performansı dışında çalışma karakteriyle de etkileyici.



TEKNİK VERİLER

VW Polo GTI

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1998 cc
Maksimum güç	147 kW/200 HP 4400 d/d
Maksimum tork	320 Nm 1500-4400 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,7 sn
Maksimum hız	237 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	5,9 lt/100 km
CO_2 emisyonu	134 g/km
Ağırlık	1260 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4053 mm / 1751 mm / 1461 mm
Dingil mesafesi	2551 mm
Depo kapasitesi	40 lt
Bagaj hacmi	305-1079 lt

SONUÇ

Yeni Polo GTI iyi bir arkadaş gibi: Güvenilir, tahmin edilebilir ve keyifli. Sportif karakterini daha da yukarı taşıyan yeni modelin konfor seviyesi de yabana atılır gibi değil.

★★★★☆



ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han,
No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24

onno.usta@otohaber.com.tr



Mitsubishi Lancer ile ilgili sorularımı yanıtlar mısınız?

İlk sahibi olduğum 1990 model Mitsubishi Lancer GLX'in üzerinde 175/70 R13 ebatlı lastikler bulunuyor. Aracıma 14 inçlik jant taktırmak istiyorum. Bu değişimin olumlu ya da olumsuz yanları nelerdir? Bu değişimin yakıt tüketimi ve performans üzerindeki olumsuz etkileri fazlaysa orijinal ebatlarda alaşım jant taktırmamı önerir misiniz? Aracım 255.000 km'de ve önceleri normal benzin kullanıyordum. Normal benzin kalkınca süpere geçtik ve ardından kurşunsuz kullanmaya başladım. Bu değişimin motora zararları nelerdir? Aracımın benzin tüketimi 12,3 lt/100 km, sizce normal mi? Bir de son zamanlarda sağa ve sola dönüşlerde ön bölümden tak diye sesler gelmeye başladı. Acaba bunun sebebi nedir? Bulunduğum şehirde uzman bir servis yok. Sizin önerebileceğiniz bir servis var mı? Lancer'ın teknik verilerini yayınlar mısınız?

Mehmet Konuk

Sayın Mehmet Konuk,
1990 model Mitsubishi Lancer GLX aracınıza 185/55 R14 ebatlı lastikleri taktırdığınızda lastik tabanı daha fazla genişleyeceği için tekerlekte oluşacak sürtünme artacaktır. Bu değişimin sonucu motor zorlanmaya başlayacak ve yakıt tüketimi de artacak. Aracınız motoru için en uygun benzin 95 oktan kurşunsuzdur. Bunun dışında zaten bir alternatifiniz yok. Bu noktada yetkili servise giderek aracın avans ayarını ve ateşleme sistemini kontrol ettirmenizde yarar var. Aracınızla sağ ve sol dönüşlerde oluşan sesler direksiyonu sonuna kadar çevirdiğinizde ortaya çıkıyorsa sorun ön akslardan kaynaklı olabilir. Ayrıca rot, rotil veya salıncak burçları da kontrol edilmeli. Bir de motor takozlarının incelenmesi gerekiyor. Aracınızın ortalama yakıt tüketimi 7,6 lt/100 km'dir ama bu değer, ortalama 8,5 lt/100 km'ye kadar çıkabilir. Şehir içinde yoğun trafikte ve özellikle kışın çok soğuk havalarında 10,0 lt/100 km'ye de yükselebilir. Aracınızın şu anki yakıt tüketimi fazla olduğu için motorun bakımlarının yapılması ve kompresyon oranın ölçülmesi gerekiyor. Bu bakımlarda, bujiler, hava filtresi, motor yağı, yakıt filtresi yenisiyle değiştirilmeli ve daha sonra karbüratör temizlenmeli. Ardından karbon cihazında hava yakıt karşımı kontrol edilmeli. Hangi şehirde yaşadığınızı belirtmediğiniz için size servis konusunda yardımcı olamıyorum. Aracınızın teknik özelliklerini aşağıda veriyorum:

Teknik veriler

Marka Model	Mitsubishi Lancer GLX
Model yılı	1990
Motor tipi ve konumu	4 silindirli, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1468 cc
Motor gücü	75 HP 5500 d/d
Maksimum tork	118 Nm 3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,9 sn
Maksimum hız	165 km/s
Şanzıman	5 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	7,6 lt/100 km
Ağırlık	930 kg
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4235/1670/1405 mm
Dingil mesafesi	2455 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Bagaj hacmi	337 lt

VW Golf'te motor arıza lambası neden yanıyor?

Sahibi olduğum 2003 model VW Golf şu an 140.000 km'de ve aracımdan genel olarak memnunum ama yaklaşık 8 ay önce motor kontrol ışığı yandı. Aracımı servise götürdüm ve iki gün test edildikten sonra motor devir sensörünü değiştirdiler. Aracı servisten aldığım gün arıza ışığı yeniden yandı. Serviste aracı bilgisayarda kontrol ettiler ve bir soruna rastlanmadı. Aracımın performansında da bir sorun yok ama arıza lambası bazen yanmaya devam ediyor. Sizce bu sorunun kaynağı nedir? Bu konuda neler önerirsiniz?

Kadir Bozkurt

Sayın Kadir Bozkurt,
Sahibi olduğunuz 2003 model VW Golf'ün arıza ışığının yanması bir sorunun habercisidir. Mesela lambda sensöründe arıza olduğunda işletim sistemi yani beyin arızayı algılar ve hafızasına yerleştirir. Bu sorun özel test aletiyle

AYIN MEKTUBU

Nissan Micra'da yakıt kesme sistemi var mı?

Sahibi olduğum Nissan Micra 1.2'nin yol bilgisayarında anlık yakıt tüketimi, gaz pedalına basmadığım zamanlarda 3,3 lt/100 km olarak gösteriyor. Otomobillerin çoğunda bulunan cut-off yani yakıt kesme sistemi Micra'da var mı?

İbrahim Hisarlı

Sayın İbrahim Hisarlı,
Bahsi geçen yakıt kesme sistemi, karbüratörlü motorlarda kullanılmaya başlandı ve



bugün elektronik püskürtme sistemine sahip motorlarda da görev yapıyor. Bu özellikte ayağınızı gaz pedalından çekince, motor devri 1500-1800 d/d'ye ininceye kadar yakıtın silindirlere gönderilmesini durdurarak yakıt ekonomisi sağlıyor. Bu sistem, sahibi olduğunuz Micra'da ise yakıt tüketimi 3,3 lt/100 km'ye düşecek şekilde programlanmış ve uygulanmıştır. Sebebi ise silindir hacminin çok küçük olması sonucu motorun zorlanmamasını sağlamaktır. Sistem yakıt kesme özelliği sayesinde hem tüketimi, hem de emisyon değerlerinin azalmasına yardımcı oluyor.

silinmedikçe hafızada kalır. Arada sırada yanıp sönen motor arıza lambası, lambda sensörünün veya gaz kelebeği sensörünün de kontrol edilmesi gerektiğini gösteriyor. Bu sorunun kökünden çözülmesi için aracı yetkili servise götürerek lambda sensörünü ve gaz kelebeği sistemini kontrol ettirmeniz gerekiyor. Bir yetkili servis sorunu çözmezse diğerine müracaat edin. Çünkü bu tarz arızalar zamanla daha büyük sorunlara da davetiye çıkartacaktır.



Mercedes-Benz E200'ün performansı azaldı

LPG'li ve otomatik şanzımanlı 1997 model Mercedes-Benz E200 sahibiyim. Şu anda 270.000 km'de olan aracım, sabahları ilk çalıştırdığımda oldukça hantal. Gaz pedalına sonuna kadar bassam da hızlanmıyor. Aracımın performansı 30 km/s'yi geçince biraz daha iyileşiyor. Bir de aracımla hızlı bir kalkış yapmak için motor devrini 4000 d/d'ye çıkartsam ve bu esnada vitesi N'den D'ye alsam seri bir kalkış yapabilir miyim? Yoksa bu durumda aracımın şanzımanı zarar görür mü? Bu konuda neler önerirsiniz?

Şenol Özberk

Sayın Şenol Özberk,
Sahibi olduğunuz 1997 model Mercedes E200'ün otomatik şanzımanlı olmasına rağmen ilk kalkış anındaki hızlanması manuel şanzıman gibi performanslıdır. Araca uygulanan LPG sisteminin motoru iyi besleyememesi ve yanmanın fakir karışımda kalması, performans azalmasına yol açabilir. Ayrıca LPG'li motorlarda supaplar, benzinliye göre daha erken yıprandığı için motor verimi azalır. Bunun sonucunda motor soğukken supaplarda gaz kaçağı meydana çıkar ve silindir kompresyonları azalacağı için motor gücü düşer. Motorda oluşan sorunlar aracın performansını da etkiler. Ayrıca aracın 270.000 km'de olması şanzımanın da kontrol edilmesi gerektiğini gösteriyor. Aracı boşta tutup devir vererek vitese takmak gibi bir cinayet işlememenizi tavsiye ederim. Bu ve benzeri kullanım hataları sonucu hasar gören tork konvertörü ve şanzımanın onarım maliyeti de yüksektir. Sonuç olarak yukarıda bahsettiğim sorunların giderilmesi için aracı yetkili serviste kontrol ettirmeniz gerekiyor.

Dizel motorlu Focus'ta oluşan vuruntu sesinin kaynağı nedir?

İkinci el 2005 model Ford Focus 1.6 TDCi satın aldım. Ancak gaza bastığımda aracın motorunda avans vuruntusu şeklinde şıkırdama sesi oluyor. Aracımı yetkili servise götürdüm ve sorunun kalitesiz mazottan kaynaklandığını belirttiler. Bu sefer farklı bir yakıt istasyonundan üst üste yakıt aldım ama bir yararı olmadı. Aracım serviste 3 gün kaldı ve sorun yine giderilemedi. Sizce aracımdaki sorun nedir? Bu konuda neler önerirsiniz?

İlker Atik

Sayın İlker Atik,
İkinci el olarak satın aldığınız 2005 model Ford Focus'ta oluşan ses siz aracı aldığınızda var mıydı? Yoksa sonradan mı oluştu? Avans vuruntusuna benzeyen seslerin iki temel sebebi olabilir. İlk olarak dönen parçalarda mekanik bir sürtünme vardır ve bu ses avans vuruntusuna benzetilebiliyor. Bu sorunu gidermek için araçta bazı kontrollerin yapılması ve ilgili parçaların sökülmesi gerekiyor. İkinci yol olarak ise motor vuruntulu çalışıyorsa işletim sisteminin kontrol edilmesi gerekiyor ve besleme sisteminin incelenmesinde yarar var. Çünkü yanmanın fakir kalması veya püskürtme zamanlamasının erkenden oluşması da bu tarz sorunlara neden olacaktır. Common rail sistemlerinde yakıt basıncı çok yüksektir ve özel cihazlar olmadan yakıt basıncı ölçülemez. Bunun sonucunda arızanın tespit edilmesi de zordur. Eğer motorda vuruntu varsa ömrü giderek kısalacaktır. Sonuç olarak bu veya benzeri sorunlar sürekli rastlanan ya da kronik olarak tabir edilen arızalar değildir. Servisler de bu ve benzeri sorunları çözebilecek bilgiye ve donanıma sahiptir. Bu nedenle aracı daha iyi bir yetkili servise götürerek kapsamlı bir kontrol ettirmeniz gerekiyor.

Metalik boya ile mat boya arasında ne farklar var?

Sıfır km otomobillerde ek ücret karşılığı metalik boya seçeneği sunuluyor. Aracın karoserinde oluşan çizik ya da ezilme durumunda metalik boya ile mat boya arasında işlem farkı var mı? Onarım işleminin maliyeti daha mı pahalı? Metalik boya onarımında aynı rengi bulamama ya da tutturamama gibi sorunlar var mı?

Yavuz Taş

Sayın Yavuz Taş,
Metalik boya, kimyasal yapısı ve üretim özellikleri açısından mat boyadan farklıdır. Metalik boyanın maliyeti yüksek olduğu için günümüzde de birçok modelde isteğe bağlı olarak sunuluyor. Metalik boyada oluşan ufak tefek çiziklerin giderilmesi için, o çiziğin olduğu bölgenin örneğin çamurluk ya da kaputun komple boyanması gerekiyor. Aksi halde yamalama gibi yöntemlerle eski görüntüsü elde edilemeyebiliyor. Üretim aşamasında her boyanın kodu numaralandırılır. Onarım sırasında ise yetkili servis o aracın için belirlenen koda göre karoseri boyar ve böylece renk tutmama diye bir sorun oluşmaz.

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Genel Müdür: Yasemin Gebeş
Tüzel Kişi Temsilcisi: Tuncel Sunar
Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
İnternet Editörü: Burak Kaya
Katkıda bulunanlar: Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcısı: Yonca Ertürk Özeren
Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Derya Canan Süter
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Üretim Takip Müdürü: Eyüp Çurlu
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Pazarlama ve İş Geliştirme Uzmanı: Zeynep Doğan
Grafiker: Filiz Moray

Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Sema Teker
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Filiz Özkan
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Emel Özen
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Sinem Atak
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ebru Girgiç
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Mehmet Pehlivan
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 33 61/63
Faks: (0212) 354 33 75

BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Müdürü: Şebnem Akdeniz
Adana Reklam Satış Koordinatörü: Güney Yılmaz

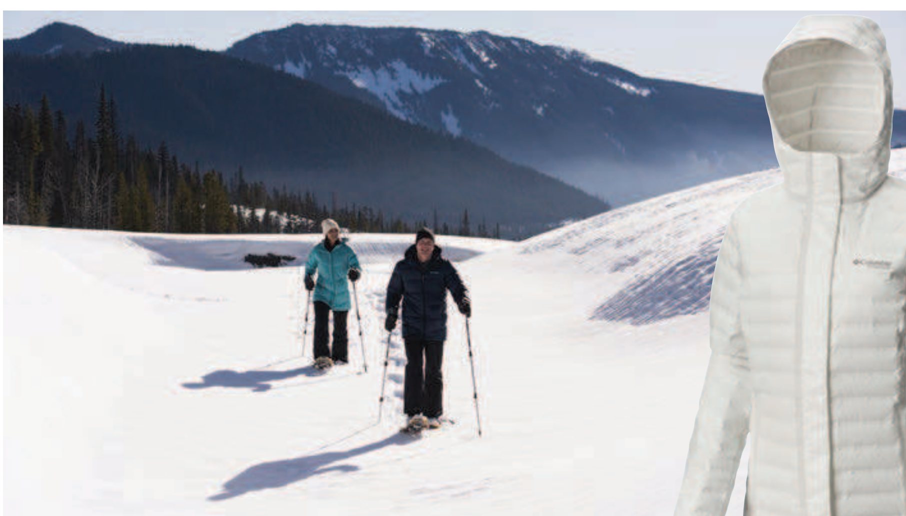
Turkuvaz Grubu Hizmetleri Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu
Çağrı Merkezi: 444 88 81
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedya Abone Hizmetleri
@Turkuvaz Abone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli FIPP üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No: 4 Sancaktepe/İstanbul Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Aralık 2017
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhhüt eder.



CANON

Karanlıkta tam renkli HD görüntüleme özelliğine sahip Canon ME20F-SHN 2,26 MP Full Frame, 35 mm tam kare CMOS sensör ve DIGIC DV 4 işlemciye sahip. 4 milyondan yüksek ISO kapasitesi sayesinde 0,0005 lüx'ten düşük ışıkla aydınlatılan bölgelerde bile net olarak görüntü yakalayabiliyor. Kızıl ötesi modda IR düşük filtresi çıkartılarak, çok daha fazla detayı kayda geçirebiliyor. Canon'un Cinema EOS serisinde olduğu gibi bu ağ kamerası da özel resim menüsünden Canon Log ve Geniş DR özelliklerini sunuyor ve geniş bir dinamik aralığın kullanılmasına olanak tanıyor. Ayrıca microSD kart yuvası 3G/HD-SDI ve HDMI bağlantısı olan ME20F-SHN'ın ethernet özelliği sayesinde uzaktan kumanda ile kontrol edilebiliyor.





COLUMBIA

Kış mevsiminde kayak sporuyla uğraşanlar ya da aşırı soğuk havalarda yaşamak zorunda olanlara yönelik sunulan Titanium serisi, Omni-Heat Reflective'in gümüş noktacıkları sayesinde vücudun kendi ısısını geri yansıtarak vücudu yüzde 20 daha fazla sıcak tutuyor. Ayrıca soğuk havalarda vücudun ısını kaybetmesini önlemek için geliştirilen dikişsiz Heat Seal teknolojisi soğuğun içeri girmemesi için bariyer sistemi oluşturuyor. Teknolojisi dışında hafif ve yumuşak dokusuyla da dikkat çeken Columbia ürünleri, rahatlıkları kadar uzun ömürleriyle de iddialarını koruyor. Görselde yer alan beyaz kadın montu 1.500 TL, diğeri ise 860 TL fiyat etiketine sahip. Columbia ürünlerini www.columbia.com.tr internet sitesinde ve Columbia mağazalarında inceleyebilirsiniz.



VW ILTIS 1/43

Volkswagen'in Alman Ordusu için 1978 ile 1982 yılları arasında ürettiği Iltis modeli, 1980'de Paris-Dakar Rallisi'nde otomobil klasmanında birinci oldu. Hatta ilk 4 sırada bulunan araçların üçü Iltis 4x4 olmuştu. Detaylarıyla gerçeğini neredeyse aratmayan 1/43 ölçekli Volkswagen Race Iltis'in fiyatı 190 TL. Norev tarafından üretilen bu modeli www.vw.com.tr internet sitesinin aksesuar bölümünde görebilirsiniz.



DIESEL

DieselOn Time akıllı saat modeli dokunmatik 1,39 inçlik ekrana sahip. Android işletim sistemi bulunan bu modelin Dark Sky uygulamasında farklı hava koşullarında uyarılar veriliyor. Örneğin; hava aşırı soğuduğunda buz logosu oluşurken şiddetli fırtınada kadranda yıldırım logosu çıkıyor. Kasa çapı 48 mm olan bu modelde bluetooth özelliği yer alıyor. Fiyatı 1.830 TL olan DieselOn Time modelini Saat&Saat satış noktalarıyla www.saatvesaat.com.tr internet sitesinde görebilirsiniz.



BETA

Trekking ayakkabı üretimine ve satışına başlayan Beta, şimdilik sadece erkeklere yönelik koleksiyon sunuyor. Su geçirmez nubuk ve deriden üretilen trekking ayakkabılarında termo ve kauçuk taban bulunuyor. Bu ürünler, ayakkabı ve bot olarak 7 modelden oluşuyor. Görselde yer alan model 192 TL fiyat etiketine sahip.



MUSTANG

Kış sezonunda yeni gömlek, triko, mont, ceket, denim pantolon, kazak, yelek ve t-shirt modelleri sunan Mustang'te, her yaşa uygun ürünler yer alıyor. Mustang'in satış noktalarını, yeni sezon ve outlet ürünlerini www.mustang-jeans.com.tr internet sitesinde görebilirsiniz.



SONY

Xperia serisinin yeni XA1 Plus modelinde 23 megapiksel ana (arka), 8 megapiksel ön kamera görev yapıyor ve bu modelin ekranı 5,5 inçlik full HD özelliğine sahip. 3 GB RAM ve 32 GB depolama alanı bulunan Xperia XA1'de micro SD kart desteği seçeneği de var. Altın, siyah ve mavi renk seçenekleri bulunan Xperia XA1 Plus modeli 2.000 TL'den başlayan fiyatlarıyla teknoloji marketlerinde yerini alıyor.



REMINGTON

Yaklaşık 80 yıl önce, dünyanın ilk elektrikli tıraş makinesini üreten Remington markasının yeni Durablade modeli, uzun ömürlü bıçaklarıyla düz ya da ters yönde tıraş olma imkanı veriyor. Lityum bataryası, su geçirmez ve kaymaya karşı korumalı tutuş özelliğine sahip Durablade, ıslak, kuru veya köpüklü kullanımıyla 60 dakika boyunca kesintisiz bir tıraş sağlıyor. Özellikle uzun yola çıkanlar için büyük kolaylık olan bu ürün, 0,2 mm'ye kadar tıraş olunmasını sağlıyor. 1, 2, 4 ve 6 mm'lik kesme tarak seçenekleri, kablosuz tasarımı ve LED şarj göstergesi sunan bu ürün, 199 TL'lik fiyat etiketiyle Teknosa ve Media Markt satış noktalarında yerini alıyor.



PLANTRONICS

Playstation 4 için geliştirilen RIG 100 HS modeli, oyunun sesleri ile dışarıdan gelen sesleri birbirine karıştırmama özelliğine sahip. Bu kulaklık 110 gram ağırlığa sahip. Bilgisayar, cep telefonu ya da radyoya da uyum sağlayan RIG 100HS modeli, 200 TL fiyat etiketiyle teknoloji mağazalarında yerini alıyor.



NIKE

Nike'ın fitness ayakkabısı Metcon modelinin yeni versiyonu Metcon 4 satışa sunuldu. Metcon 4'ün dış tabanı, tabanda yastıklama özelliği, arka topuk desteği hem ayak sağlığını hem de dayanıklılığı konusunda önceki modellere göre daha iddialı oldu. Mat Fraser, Kara Webb, Josh Bridges ve Sara Sigmundsdottir gibi fitness sporcuları tarafından test edilen Nike Metcon 4'ün fiyatı 530 TL'den başlıyor.

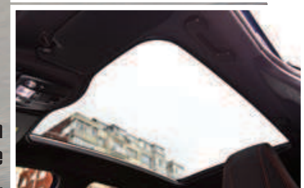




İç mekan kalitesi sınıfının en iyileri arasında.



EAT6 şanzıman dizelde sadece120 HP'lik versiyonla geliyor.



Panoramik cam tavanın sadece perdesi açılıyor.

SON AYAR

Türkiye'de hak ettiği talebi göremeyen modellerden olan Peugeot 308'in makyaj sonrasında albenisi biraz daha arttırıldı.

Yoluna tazelenerek devam eden 308'in yeni ön panjuru daha dik ve geniş bir tasarıma sahip. Ön tamponda da köşeli çizgiler ve daha geniş hava girişi kullanılmış. Otomobilin profilinde ve arkasında değişikliğe gidilmemiş. Stoplarında daha koyu bir zemin kullanılmış. İç mekanda yeni döşemelere yer verilirken i-Cockpit adı verilen konsol tasarımı korunmuş. Dikkat çeken bir fark ise direksiyon simidinde yer alıyor. Üç kollu simidin alttaki bağlantısı çift parçalı olarak karşımızda. Bu, makyajla gelen GT-Line donanımına özel bir tasarım. GT-Line donanımında, makyaj öncesinde en üst donanım seviyesi olan Allure'den daha zengin standart donanımlar eklenmiş. İki donanımı dışarıdan ayırt etmenin bir yolu da GT-Line'da sunulan parlak siyah renkli yan ayna kaplamalarına bakmak. Standart donanım listesinde Allure'dan farklı olarak, Safety Pack, Sport Pack ve Comfort Pack donanımlarını sunuyor. Denon imzalı güçlü ve kaliteli bir müzik sistemi de standartlar arasında. GT-Line'ın makyaj sonrasındaki değişikliklerle birlikte 308'e değer kattığını söylemeliyiz.

Test aracımızdaki 1.6 BlueHDi EAT6 seçeneğini önceden tanıyoruz. Özellikle yakıt ekonomisiyle göz dolduran dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisiyle 5,0 lt/100 km'lik ortalama test tüketimine ulaşmada zorlanmadık. Ekonomik olurken hızlanmada ayak sürüyen bir motor değil. Şehir içinde yeteri kadar atak olan 1.6 BlueHDi EAT6, araç sollamalarında da beklentiyi karşılıyor. Canlı ve akıcı bir hızlanma tecrübesi yaşatmasında geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzımanın hızlı vites geçişleri sağlaması önemli pay sahibi. Otomobilin sürüş özellikleri makyaj öncesiyle aynı. Test aracımızdaki 18 inçlik jantlar ve ince yanaklı lastiklerin getirdiği ek sertlik ile süspansiyon sisteminin sert ayarları birleşince gürültü ve sarsıntı artıyor. Bozuk zeminlerde karşılaşılan bu duruma karşılık, bu sert tercihler otomobilin viraj ve dönüşlerde çok dengeli olmasını sağlamış. Engel aşmada da karoser stabilitesi korunuyor.

Yazı:Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Arka tampondaki kaplamalar egzoz gibi görünüyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1560 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 3500 d/d
Maksimum tork	300 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,2 sn
Maksimum hız	190 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,9 sn
0-80 km/s	7,8 sn
0-100 km/s	11,1 sn
0-120 km/s	16,4 sn
0-130 km/s	19,0 sn
0- 400 m	18,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,9 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,2 lt/100 km
CO_2	98 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4253 mm / 1804 mm / 1472 mm
Dingil mesafesi	2620 mm
Depo kapasitesi	53 lt
Ağırlık	1200 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/40 R18
Bagaj hacmi	420/1228 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	124.300 TL
Test aracı fiyatı	153.634 TL
Değerlendirme	★★★★☆


yeni dizi
MEHMET ALİ NUROĞLU
ULAŞ TUNA ASLANTEPE
SİNAN TUZCU
İREM HELVACIOĞLU
GÖZDE KANSU
ÖYKÜ GÜRMAN
SEN ANLAT KARADENİZ
yakında
atv
www.atv.com.tr
facebook.com/atv
twitter.com/atvcomtr

BÜYÜK BAŞLANGIÇ

Kompakt crossover sınıfa yeni bir giriş yapan Opel, geniş yaşam alanı, yüksek sürüş pozisyonu, geniş yükleme kapasitesi, modern motor seçenekleri ve zengin donanımıyla Grandland X ile iddialı olduğunu gösteriyor.



Opel'in kompakt crossover sınıfındaki temsilcisi Grandland X ile buluştuk. Markanın yeni nesil tasarım anlayışına sahip olan Grandland X, kardeşi Crossland X ile benzerlik gösterse de daha sportif görünüyor. Grandland X, yüksek omuz çizgisi ve arkaya doğru alçalan tavan yapısıyla daha dinamik bir profile sahip. Enjoy donanımında standart olan LED farlar hem modern tasarımı tamamlıyor hem de oldukça başarılı bir aydınlatma sağlıyor. Sade bagaj kapağı tasarımı ve modern stop tasarımıyla genel bütünlük sağlanmış.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde sade bir kokpitle karşılaşıyoruz. Konsol tasarımında akıcı ve şık çizgiler kullanılmış. Düğme karmaşası yok. 8 inçlik dokunmatik ekranlı multimedya sistemi rahat bir kullanım sunuyor. Ekranın çözünürlüğü başarılı. Sistem içerisinde kaybolmamak adına, ekran altında ses sistemi kontrolleri için fiziksel düğmeler konumlandırılmış.



Malzeme kalitesi başarılı seviyede. İç mekan sade ve ergonomik tasarlanmış.



Sınıfına iyi bir başlangıç yapmak isteyen Grandland X'in donanım paketleri neredeyse eksiksiz. Kablosuz telefon şarj ünitesi, Apple CarPlay ve Android Auto, 230V priz girişi, ısıtmalı koltuk ve direksiyon gibi konfor ekipmanlarının yanı sıra Grandland X, kör nokta uyarısı, çarpışma önleyici fren sistemi, şerit takip asistanı, park yardımcısı, adaptif hız sabitleyici gibi modern elektronik yardımcılara sahip.

Grandland X'in ön koltukları sınıfının en iyi vücut desteği sunan, en ergonomik örnekleri arasında yer alıyor. Yüksek bir sürüş pozisyonu sunan otomobil trafiğe rahat hakim olmayı sağlıyor. Ön koltuk ların yükseklik ayarı uzun boylu yolcular için biraz daha aşağıya indirilebilmeliydi. Ön çapraz görüş açıları sorunsuz. Kalın C sütunları ve dar arka cam sebebiyle geri görüş ve arka çapraz görüş açıları ise kısıtlı. 6.500 TL'ye alınabilen Park&Go donanımı hem navigasyon sistemi hem de 360 derece kuş bakışı görüş sistemi elde edilmesini sağlıyor. Kısıtlı arka görüş açısı sorunu da



Bagaj açma düğmesi plakalığın hemen üstünde yer alıyor.

manevralar için ortadan kalkıyor. 514 litrelik bagaj hacmi sunan Grandland X bu konuda yeteri kadar cömert.

Sürüş dinamiklerine baktığımızda Grandland X'in ayarlarının konfor odaklı tercih edildiğini görüyoruz. Yumuşak bir süspansiyon ve direksiyon sistemi bulunuyor. Bu yumuşaklığa rağmen hızlanma ve frenlemelerde salınımları kontrol altında tutulabiliyor. Ancak, ani şerit değişimleri ve ağırlık transferlerinde karoserin fazlaca esnediği görülüyor. Buna yumuşak süspansiyon ve yüksek gövde yapısı sebep oluyor. Ancak bu bir güvenlik zaafiyeti yaşatmıyor. Hızlı virajlarda ya da dönüşlerde otomobil çizgisini korumakta zorlanmıyor. Süspansiyon sisteminin yumuşak ayarları özellikle bozuk zeminler ve çukurlarda başarılı sönümlemeyle yolcuların konforunu koruyor. Üstelik test aracımızdaki 19 inçlik jantlara rağmen konfor kaybı hissedilmiyor.

Direksiyon sistemi de yumuşak ayarlarıyla sürücüyü yormayan rahat bir yönlendirme sağlıyor.

Konforu arttıran bir diğer özellik de otomobilin yol ve rüzgar sesine karşılık yalıtımının başarılı olması. Ancak üç silindir motorun ilk çalışma anındaki titreşimi ve gürültüsü kabine yansıyor. Bu durum otomobil hareket halindeyken ise rahatsız edici seviyelerde olmuyor.

Grandland X, 1,2 litre turbo benzinli ve 1,6 litre turbo dizel motor seçenekleri sunuyor. Her iki motorla da otomatik şanzıman seçeneği bulunuyor. 130 HP güç üreten üç silindirli motor 1750 d/d'de 230 Nm'lik maksimum torka ulaşıyor. İlk kalkış anında sakin başlayan hızlanma, devir yükseldiğinde daha canlı bir karaktere bürünüyor.

Test ölçümlerinde ortaya çıkan 11,2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri, fabrika verisi olan 10,9 saniyeye oldukça yakın. Grandland X, esneklik verilerinde de yeteri kadar akıcı olabiliyor. Yeterli hızlanma verileri karşılığında yakıt tüketiminde de ma-

Üst donanım seviyesi ve opsiyonlarla birlikte Opel Grandland X, konfor ve güvenlik konularında çok tatminkar bir tablo sunuyor. Isıtmalı ön koltuklar, direksiyon ve arka koltuklar konforu arttırıyor.



Multimedya sistemi ergonomik yapıda.



Kontrol düğmeleri kolay erişilebilir yerde.



Arka koltuklarda da ısıtma özelliği var.



Bagaj kapağı düğme veya temassız açılabiliyor.



19 inçlik jantlar opsiyonel olarak alınabiliyor.



Üç silindirli benzinli motor titreşimi ve sesiyle bazen dizel motor izlenimi yaratıyor.



Temassız açılan bagaj kapağı ardında 514 litrelik yükleme alanına ulaşılıyor.

kul olabiliyor. Test ölçümlerinde 6,2 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi elde ettik. Bu değer benzinli motor ve otomatik şanzıman ikilisi için ekonomik olarak adlandırılabilir.

Grandland X'in 38 metrelik 100-0 km/s test verisi fren performansının yeterince başarılı olduğunu gösteriyor.

Grandland X'in rekabet ettiği sınıf oldukça zengin. Rakipleri arasındaki Hyundai Tucson 1.6 GDI Otomatik 113.400 TL'den satılıyor. Nissan Qashqai 1,2 litre benzinli motor CVT ikilisi 108.160 TL'den, Renault Kadjar 1.2 TCe EDC 118.300 TL fiyata sahip. Kia Sportage 1.6 lt 132 HP benzinli motor ve otomatik şanzıman ikilisi 104.900 TL'den satılıyor. Opel Grandland X ile teknolojisini paylaşan Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT6 124.400 TL'den satılıyor. Subaru XV 1.6i 120.900 TL'lik başlangıç fiyatınasahip. Seat Ateca 1.4 TSI 150 HP DSG 146.000 TL'den satılıyor. Benzer motor ve şanzımana sahip olan VW Tiguan 147.100 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Benzinli motor ve otomatik şanzımanlı kompakt crossoverlara baktığımızda Opel Grandland X'in başlangıç fiyatıyla listede VW Tiguan ile en üst sırada yer aldığını görüyoruz. Bu da rekabete başlangıçta dezavantaj yaratıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	1199 cc
Maksimum güç	96 kW/130 HP 5500 d/d
Maksimum tork	230 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,9 sn
Maksimum hız	188 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1370 kg
Bagaj hacmi	514/1652 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson süspansiyon bağlantıları arkada torsiyon sistem, ön ve arkada gazlı amortisörler ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,5 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/ disk
Test aracı lastik ölçüsü	235/50 R19
Lastik	Continental ContiSportContact

Donanım

ABS, ESP, ön, yan ve perde havayastıkları, LED gündüz farları ve stoplar, ön kamera ve şerit ihlal uyarı sistemi, deri kaplı direksiyon, elektrikli ve ısıtmalı, otomatik katlanır yan aynalar, direksiyondan kumandalı müzik sistemi, 7 inçlik ekran, hız sabitleyici ve sınırlayıcı, ön kol dayama, uzun far asistanı, otomatik far yükseklik ayarı, ön sis farı, park sensörü, 17 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Peugeot 3008
Aynı motor ve şanzıman seçeneklerini sunan Fransız kardeş başlangıç fiyatında daha avantajlı ve bazı donanım artıları sunuyor.

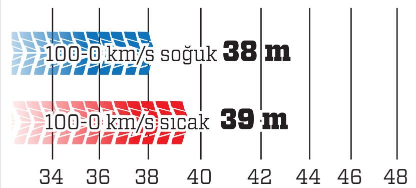


Nissan Qashqai
Sınıfının popüler modellerinden Qashqai, 1,2 lt 115 HP'lik turbo benzinli motor ve CVT şanzıman ikilisiyle 108.160 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,5 sn
0-80 km/s	7,4 sn
0-100 km/s	11,2 sn
0-120 km /s	16,0 sn
0-130 km/s	19,4 sn
0- 400 m	17,7 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,4 sn

Fren mesafesi

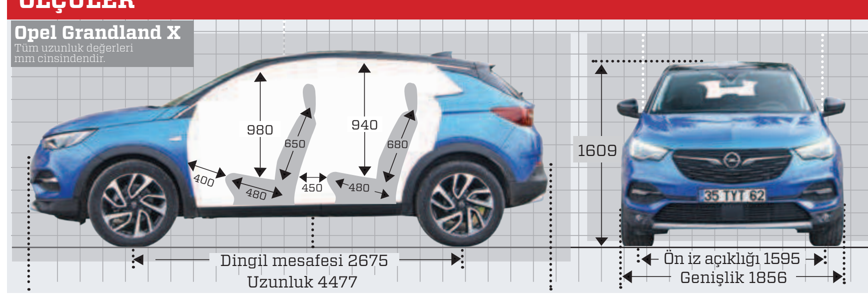


Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	64 dB(A)
100 km/s (D'de)	68 dB(A)
120 km/s (D'de)	71 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	127 g/km
Depo kapasitesi	53 lt
Menzil (test tüketimine göre)	854 km

4,9	6,4	5,5	6,2
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.720 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/6/12
Baz fiyat	147.900 TL
Test aracı fiyatı	188.650 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★☆☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Yüksek sürüş pozisyonu, esnek ve geniş yükleme alanı, aydınlık kabin.
✗ Uzun boylular için sürücü koltuğu biraz daha alçaltılabilmeliydi.

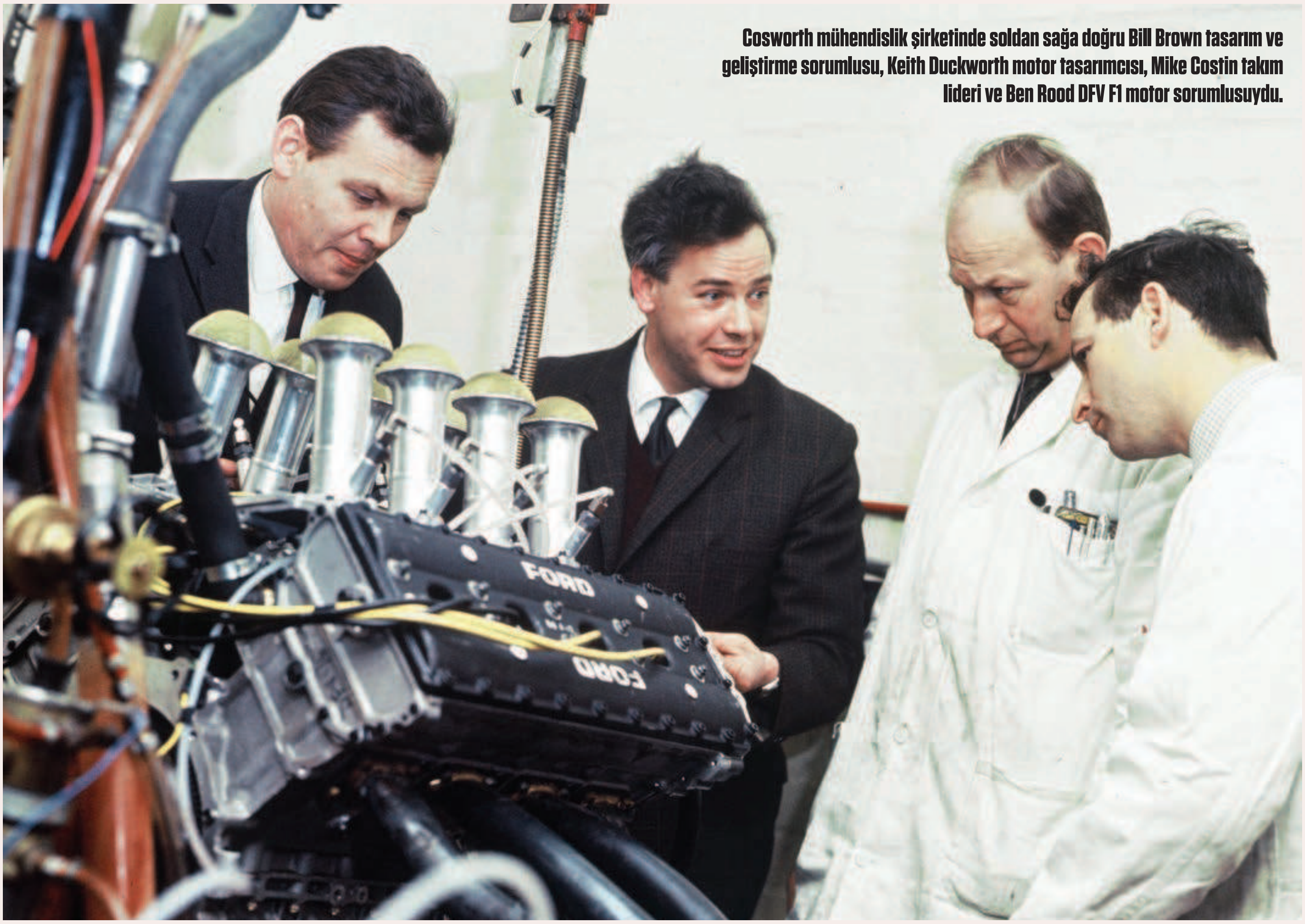
DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Fren test sonuçları başarılı, şehir içi fren sistemi gibi güncel donanımlar var.
✗ Geri görüş kamerası ve navigasyon sistemi Enjoy donanımında yok.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Turbo benzinli motor yeteri kadar ekonomik olurken makul hızlanma sağlıyor.
✗ Dar ve yüksek karoser tasarımı yumuşak süspansiyonlarla salınım yaşatabiliyor.

FİYAT
✓ Baz fiyat karşılığında modern bir motor ve şanzıman ikilisi alınıyor.
✗ Üst donanım paketi ve opsiyonlarla birlikte fiyat premium sınıfa yaklaşıyor.

MOTOR PROFESÖRÜ

Günümüzde motor ve elektronik sistemlerin geliştirilmesi konusunda uzmanlaşan Cosworth, tarihi boyunca yüksek devirli ve güçlü yani performanslı motorlar geliştirdi. İngiliz üreticinin geliştirdiği motorların çoğu Formula 1'de mücadele ederken seri üretilen modellerde de görev yaptı.



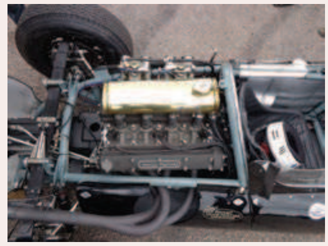
Cosworth mühendislik şirketinde soldan sağa doğru Bill Brown tasarım ve geliştirme sorumlusu, Keith Duckworth motor tasarımcısı, Mike Costin takım lideri ve Ben Rood DFV F1 motor sorumlusuydu.

Cosworth denildiğinde çoğumuzun aklına Ford'un Escort Cosworth ya da Sierra Cosworth modelleri geliyor. Oysa bu iki model, Cosworth tarihinin parçalarından sadece bir bölümünü oluşturuyor. Çünkü Cosworth, Formula 1'den IndyCar'a hatta MotoGP'ye kadar uzanan pek çok dala hitap eden motorlar geliştiriyor. Şampiyonların gizli kahramanı olan Cosworth'ün öyküsü, 1958'de Londra'da başladı. Eski Lotus çalışanı olan Mike Costin ile Keith Duckworth, bir araya gelerek Londra'da küçük bir atölye kurdular. Bu atölyeye, (Cos ile Worth) soyadlarıdan esinlenerek Cosworth adını verdiler. Duckworth, Lotus'la da birlikte çalışmayı sürdürüyordu. Lotus 18 için geliştirilen 1,0 litrelik motorla Lotus, Formula Junior kategorisinde birinci oldu. Ardından Jim Clark, Goodwood'da birinciliği elde etti. 1962'den itibaren Cosworth, Lotus için motor geliştirmeye başladı ve şirket Northampton'a taşındı. Ardından Cosworth, Lotus ve Ford bir araya gelerek motorsporlarında yarışmak üzere Ford Lotus Cortina'yı geliştirdiler.

1962'de yollara çıkan bu araçta görev yapan 1557 cc hacmindeki DOHC motor 105 HP gücündeydi. Mekanik sistemleriyle standart Cortina'dan ayrılan Lotus Cortina, Jim Clark yönetiminde başta Avrupa Binek Otomobil Şampiyonası olmak üzere çok sayıda yarışın birincisi oldu. Duckworth, Ford ile 3,0 litrelik V8 Formula 1 motoru geliştirmek için yeni bir anlaşma imzaladı. Cosworth için dönüm noktası olan DFV motor serisi geliştirildi. Jim Clark, 1967'de Hollanda GP'sini kazandı. DFV motor, Lotus ve Ford üzerinde F1'de mücadele ederken Aston Martin de bu motora talip oldu. Zaman içerisinde revize edilen Cosworth'ün DFV motor serisi, McLaren, Lola, Williams, Wolf ve Matra gibi markalarda da görev yapıyordu.

1970'lerde Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Mario Andretti, James Hunt ve Nelson Piquet gibi şampiyon pilotlar Cosworth motorlarıyla yarıştır. Cosworth motorlu araçlar, 1967'den 1982 yılına kadar toplam 155 yarış

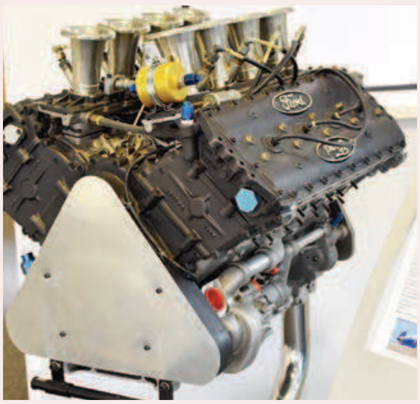




Lotus pilotu Jim Hall, Lotus 18 ile Cosworth'ün ilk başarısını kazandı. Bu araçta 4 silindirli, 1,5'lik motor vardı.

Cosworth serüveni 1958'de küçük bir atölyede başladı.





Cosworth'ün DFV V8 motoru, 3,0 lt hacmindeydi. 9000 d/d'de 400 HP güç ve 7000 d/d'den itibaren 370 Nm tork üretiyordu. Silindir başına 4 supaplı olan bu motor, 1983'de revize edildi ve gücü 520 HP'ye çıktı.



Jim Clark, FDV motorlu Lotus ile 1967'de Hollanda GP'sini kazandı.



1975'te Jacky Ickx, DFV motorlu Ford GR8 ile Le Mans'ta birinci oldu.



John Watson, 1973'de Brabham Cosworth BT42'ile F1'de yarıştı.



1986 Ford Sierra Cosworth 4x4



Ayrton Senna, Cosworth imzalı Mercedes 190 E 2.3 16V ile Nürburgring'te şampiyon F1 pilotlarını geride bırakmıştı.





Sierra Cosworth'ler yolların da hızlı modelleriydi.

1994'de Michael Schumacher, Cosworth imzalı Zetec V8 motora sahip Benetton B194 ile F1'de ilk dünya şampiyonluğunu kazandı.





Subaru Impreza STI Cosworth CS400 sadece 75 adet üretildi.



Bugün Cosworth, motor ve diğer sistemleri üretiyor.

kazandı. Mercedes, başta DTM olmak üzere motorsporlarında yarışmak için Cosworth'e motor geliştirtti. Cosworth motorlu Mercedes 190 E 2.3 16V 1984'te İtalya'nın Nardo Pisti'nde 50.000 km dayanıklılık testinden geçti ve 247,94 km/s ortalama hıza ulaşarak dünya rekoru kırdı. Cosworth bu sefer Ford için motor geliştirdi ve 1985'te Ford Sierra Cosworth doğdu. Ayrıca Kuzey Amerika'yaki IndyCar yarışları için DFX ve XB motorlarını tanıtan Coswortn, 1987'de elektronik bölümü olan Pi Research kurdu. Pi Research, özellikle Kuzey Amerika IndyCar Şampiyonasında yaygın olarak kullanılan ilk dijital gösterge ekranını ve kara kutuyu geliştirdi. 1992'de tanıtılan Ford Escort Cosworth, 230 HP'lik motora ve 4x4 aktarmaya sahipti ama homologasyon sorunları nedeniyle rallilerde pek verimli olamadı. Cosworth ve Pi Research 1998'de Ford tarafından satın alındı. 2000 yılında Cosworth yeni XF ve XFE serisi turbo beslemeli motorlarını tanıttı. 2011'de tanıtılan Subaru Impreza STI Cosworth CS400'de görev yapan 2.5 litrelik turbo beslemeli boxer motor, Cosworth tarafından modifiye edildi. Bu modifiyede pistonlar değiştirildi, değişken supap zamanlaması eklendi, yüksek mukavemetli biyel (piston kolu) ve yataklar eklendi. Ortaya çıkan motor 400 HP gücündeydi ve sadece sağdan direksiyonlu olan bu araç 250 km/s'ye ulaşıyordu.

Cosworth, 2003'te Kuzey Amerika'da Indycar'da yarışan Chevrolet modelleri için XG motor serisini geliştirdi. 2004'te Cosworth, Champ Car World'in ortak sahipleri olan Jerry Forsythe ve Kevin Kalkhoven tarafından satın alındı. GM ile işbirliği artan Cosworth, otomotiv dışında havacılık ve savunma sanayi için de elektronik sistemler geliştirmeye başladı. Cosworth 2011'de, İngiltere'de Yılın Üreticisi ödülünü kazandı. Cosworth, 2014'den itibaren Northampton'taki yeni fabrikasına taşındı. Bugün 50 yaşını kutlayan Cosworth, motorsporları için motor ve elektronik sistemler üretmeye devam ediyor. Ayrıca hibrit üzerinde de çalışıyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar



KUTLAMA ZAMANI

Türkiye'ye rallide takımlardaki ilk Avrupa şampiyonluğunu kazandırarak adını tarihe yazdıran Castrol Ford Team Türkiye, organize edilen etkinlikle şampiyonluğu kutladı. Kutlamaya, Ford Otosan ve Castrol yönetiminin yanı sıra ve takımın en büyük destekçileri olan sponsorların yanı sıra Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Serkan Yazıcı başta olmak üzere Türk otomobil sporları camiasının önde gelen isimleri ve çok sayıda basın mensubu katıldı. Avrupa Ralli Şampiyonluğu'nu kazanan ekipler ve harika bir sezon geçiren Fiesta Rally Cup ekipleri şampiyonluk gecesinde ödüllerine kavuştular.

Motor sporları için yaptıkları uzun soluklu yatırımlar doğrultusunda böylesi gurur verici sonuçlar görmenin paha biçilemez bir başarı olduğunu vurgulayan Ford Otosan Genel Müdürü Haydar Yenigün, şunları söyledi: "Türkiye ve yurtdışında sayısız başarılarla dolu 20 yılı geriden bırakan Castrol Ford Team Türkiye'nin son olarak 2017 yılında 'Avrupa Takımlar Şampiyonu' olmasını büyük bir sevinçle karşıladık. Bugüne kadar Türkiye'de motor sporları tarihinde elde edilmiş en büyük başarının mimarı oldukları ve motor sporlarına yeni bir ivme kazandırdıkları için kendilerini tebrik ediyorum. Diğer yandan Castrol Ford Team Türkiye'nin en önemli destekçilerinden biri olarak, yaptığımız yatırımların ve bu yolda harcanan emeklerin güzel sonuçlar vererek, ülkemiz motor sporlarına katkıda bulunması son derece anlamlı. Ford Otosan olarak Türk sporcuların uluslararası alanda rekabet güçlerini geliştirmelerine vesile olmak ise bizim için gurur verici. Castrol Ford Team Türkiye ekibi aynı zamanda çok önemli bir iş ortağımız, birlikte yakaladığımız bu sinerji ile çok daha büyük başarılar elde edeceklerine yürekten inanıyorum."

YAZICI KONSEYDE

Uluslararası Otomobil Federasyonu (FIA) genel kurulu 8 Aralık'ta Paris'te gerçekleştirildi. 2009'dan bu yana FIA Başkanlığı görevini sürdüren Jean Todt bir kez daha bu göreve seçilirken, Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Serkan Yazıcı da Dünya Motorsporları Konseyi'nin 14 üyesinden birisi olarak göreve geldi. Bu üyeliği önümüzdeki yıl Marmaris'te Dünya Ralli Şampiyonası'na ev sahipliği yapmaya hazırlanan ülkemiz adına önemli bir gelişme olarak nitelendiren Yazıcı, motorsporları ile ilgili kararların onaylandığı konseyde Türkiye'yi temsil edecek olmaktan büyük gurur duyduğunu açıkladı.



DELİ İŞİ

Dört tekerlekten çekişli ilk M5, tüyler ürperten performans verileri sunuyor. 600 HP'lik sedanın 0-100 km/s hızlanması 3,4 saniye, 0-200 km/s ise 11,1 saniye. Yeni M5, 305 km/s'lik maksimum hızıyla da +300 km/s kulübüne üye.

Yeni bir otomobilin ilk tanıtımı yapıldığında kağıt üzerinde sunulan veriler heyecan uyandırıyor ise direksiyona geçmek üzere bekleme süresi geçmek bilmiyor. BMW M5 de bu heyecanı zirvede yaşatan bir model. İlk kez dört tekerlekten çekişli bir M5 ile karşılaşacak olmak, üstelik bunun 600 HP'lik bir sedan olduğunu da bilmek heyecanı katlıyordu. Portekiz'e kadar gittik. Estoril Yarış Pisti'ndeydik. M5 ile buluşacağımız gün şanssızlık mı, yoksa şans mı bilemediğimiz yoğun bir yağış vardı.

Yeni M5'in dört tekerlekten çekişli olmasını ilk kez duyan birçok otomobilsever gibi biz de sürüş keyfinin, arkadan itiş karakteristiğinin kaybolup kaybolmadığını merak ediyorduk. Bunu Estoril'de, yoğun yağış altında deneyimleyeceğiz.

Öncü otomobil olan M5'te BMW'nin genç yetenek olarak tanıtılan bir yarış pilotu vardı. İki Türk gazeteci olarak da biz de peşine dizildik. Pistte geçireceğimiz sürede, sürüş ve çekiş kişiselleştirme seçeneklerini sırayla deneyecektik. Arkadan itiş seçeneği hariç! Evet, M5'in sürüş modlarından biri de sadece arkadan itişle ilerlemeyi sağlıyor. Otomobil ilk çalışma anında 4WD devrede oluyor. Yola standart dört tekerlekten çekiş modu ile çıkıyoruz. Sürüş kişiselleştirme seçeneklerinde Sport ve Sport+ seçenekleri de motorun karakterini değiştiriyor. M5'te motor, şanzıman, süspansiyon, çekiş sistemlerinin kişiselleştirilebiliyor.

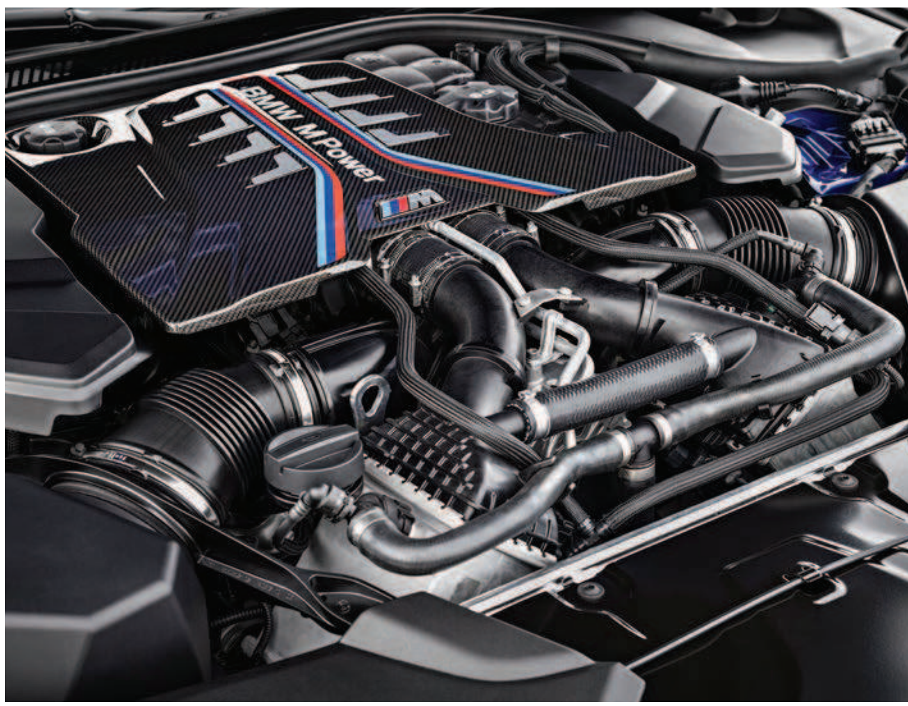


5 metrelik sedanın çevikliği şaşırtıcı düzeyde yüksek.





M5'te 4WD (4x4), 4WD Sport (4x4 spor) ve 2WD (arkadan itişli) olmak üzere üç sürüş modu sunuluyor.



Beşinci nesil M5'ten alınan 4,4 lt'lik çift turbo V8 motor elden geçirilip performansı arttırılmış.

Öncü aracımız olan genç pilot ayağını gazdan kaldırmıyor! Otomobili yağışlı hava ve ıslak pistte, bizim de kendisini takip edebileceğimiz, en yüksek limitlerde kullanıyor.

Direksiyon arkasındaki kulakçıklarla manuel olarak da yönetilebilen 8 ileri vitesli otomatik şanzıman da D modunda yeteri kadar hızlıyken, S modunda çok daha hızlı vites geçişleri sağlıyor. S modunda manuel kullanıma gerek bırakmayacak şekilde vites değiştiren şanzıman, motor freni ihtiyacı duyulan yavaşlamalarda bile hızlı tepki veriyor.

Hızlı girilen dönüşlerde ayağımızı gaz pedalından yeteri kadar çekmediğimizde, ıslak zeminin de etkisiyle arkadan kaymaya başlıyor. Bu durumda elektronik yardımcılar gereken yerde müdahaleyi yapıyor. Aktif M diferansiyel de otomobilin çizgisini korumada büyük rol sahibi. 4WD modda, tüm sürüş destekleri, Dinamik Stabilite Kontrolü devrede. M5, ıslak pistte bile adeta zemine yapışıyor. Bu kadar güçlü bir otomobilin bu kadar kolay kontrol edilebiliyor olmasından dolayı ağzımız açık kaldı.

Otomobil o kadar hızlı şekilde ivmeleniyor ki göstergeye baktığımızda hayret ediyoruz. M5'in motor kaputu altındaki turbo destekli V8, selefinin elen geçirilip performansı arttırılan bir versiyonu. 600 HP gücündeki motor, 1800 ile 5600 d/d arasında 750 Nm'lik maksimum torka ulaşıyor. Bu çok etkileyici. Geniş bir devir aralığında üretilen yüksek tork sayesinde otomobil alt devirlerden itibaren neredeyse nefessiz hızlanıyor.

Ancak bir süperspor otomobilin içerisindeyken bekleyebileceğimiz hızlanma performansını sedan karoserde yaşıyoruz. Start/Finiş düzlüğü bitmek üzere. Öncü araç hala frene basmadı. Onun bastığı noktada frenleme yapıyoruz. Şimdi yoldan çıkacağız! Derken otomobil bu zeminde şaşırtıcı mesafede yavaşlıyor. Direksiyon çok net. Virajın içerisine girmek istediğimiz anda sanki bizden önce bunu düşünmüş ve önceden aracı virajın içerisine sokmuş gibi hissettiriyor. Geri bildirimleri, yönlendirme hassasiyeti, tepkileri adeta şiir gibi.

Adaptif M süspansiyon sistemi de o kadar güven veriyor ki karoser salınımları bir kenara, sürücüsünü pistte yormayacak konforu, olabilecek en dinamik şekilde sağlıyor. M5, beş metrelik bir sedan değil de, sanki kompakt spor otomobil gibi kıvrak.

Direksiyon üzerinden kontrol edilebilen sürüş modları arasında, piste çıktığımızdan beri kullanmak için can attığımız 4WD Sport moduna geçtik. M Dynamic Mode ile kullandığımız M5, arka tekerleklere daha fazla



Vites kulakçıklarının boyu ideal. Direksiyonun üstündeki kırmızı düğmeler xDrive modlarını kontrol ediyor.

tork taşıyor. Bu seçenek arkadan itiş karakterine daha yakın bir sürüş sağlıyor. Doğrusal hızlanmada olabildiğine stabil olan otomobil hızlı girilen virajlardaki dönüşlerde arkanın kontrolünü kaybedebileceğimiz izlenimi veriyor. Elektronik sürüş yardımcılarının devreye girme eşiği şimdi çok daha yukarıda. Özellikle virajlarda gaz pedalına karşı çok daha hassas olmak gerekiyor. İki sürüş modu arasındaki fark gerçekten çok büyük. 4WD'de herkes M5'in direksiyonunda kendini usta sürücü zannedebilir. Sport seçeneğinde ise reflekslerimiz ve bileğimiz test ediliyor. İlk keskin dönüşte az önceki modda geçtiğimiz gaz tepkisiyle geçmeye çalışırken otomobilin arkası bizden başka yöne gitmeye başladı. Ciddi hissettiren bir arkadan kayma sonrasında bunu bir süre müsaade eden elektronik yardımcılar devreye giriyor. Tekrar otomobili izine sokmak için fırsatınız oluyor.

Aklımız 2WD sürüş modunda. Pistteki zamanımız doldu. Şimdi şehir içi, köy ve orman yollarını içeren bir rotaya doğru yol alıyoruz. Yağmur durdu. Yollarda su birikintileri yok. Pürüzsüz asfalt. İlk fırsatta dairesel merkezi kumanda ile sürüş ekranına giriyoruz. 2WD modu karşımızda. Bu mod seçildiğinde çekiş kontrol sistemi devreden çıkıyor. Bir yerde durup sadece arkadan itiş ile 0 km/s'den kalkışı deniyoruz. Özlediğimiz M5 görüntüleri; arka tekerleklerden yükselen duman ve otomobilin arkası açılı şekilde ilerlemek. Bu mod ile fazla dozlanan her gazda aracın arkasının kaymasıyla yol aldık. Çok eğlenceliydi. Lastiklerden çıkan sesler kadar, motor ve egzozlardan yükselen ses de etkileyici. Egzoz sesini M Sound Control ile ayarlamak mümkün.

Üç farklı sürüş modunda üç farklı otomobil kullanıyor gibi hissettiriyor. M Dynamic Mode, Cornering Brake Control, Dynamic Brake Control, Dry Braking gibi yardımcılar avantaj sağlıyor.

Yolun bir kısmını da yağışlı havada, ıslak pistte gözlerimizi dört açmamıza yol açan 4WD Sport ile aldık. Otomobil, dar orman yollarının virajlarında küçülüyor sanki. Yeni nesil, dört tekerlekten çekişe rağmen selefine göre daha hafif. Çok kolay yönlendirilen M5'in direksiyonunda stres yaşanmıyor. Çünkü M5'in o keskin virajı da aşarken de bizi zorlamayacağını artık biliyoruz.

M5'in iç mekanına gelince: Üst düzey malzeme ve işçilik kalitesi, küçük eşya gözlerinin yeterliliği, başarılı görüş açıları, düğme bolluğuna rağmen ergonomik olması gibi konular aklınıza bile gelmiyor. İnsanın kalbinin bu kadar hızlı çarpmasını sağlayan özel bir otomobilin içerisinde ilk dikkat ettiğimiz konu, direksiyon simidinin ele çok uyumlu olması. Sürüş modları arasında direksiyon üstündeki düğmelerle geçiş yapabilmeniz, direksiyon arkasındaki vites değiştirme kulakçıklarının ne kadar ergonomik olduğu gibi konular önemli detaylar. Ön koltukların, sürücüyü yormadan desteklemesi de aklımızda yer ediyor.

Yazı: Koray Kodal / Lizbon-Portekiz

TEKNİK VERİLER

BMW M5

Motor tipi ve konumu	V, çift turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	8/32
Silindir hacmi	4395 cc
Maksimum güç	441 kW/600 HP 5600-6700 d/d
Maksimum tork	750 Nm 1800-5600 d/d
0-100 km/s hızlanma	3,4 sn
Maksimum hız	305 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	10,5 lt/100 km
CO_2 emisyonu	241 g/km
Ağırlık	1855 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4965 mm/1903 mm/ 1473 mm
Dingil mesafesi	2982 mm
Depo kapasitesi	68 lt
Bagaj hacmi	530 lt

SONUÇ

Biri neden 600 HP gücünde bir sedan otomobil alır? Belki hafta içi günlük işlerini halletmek için sakin kullanımda konfor veren ama çok güçlü bir otomobil isterken, hafta sonu yarış pistinde kurtlarını dökmek istiyor olabilir. Hızlanma, fren, direksiyon ve süspansiyon tepkileri çok iyi. Beş metreye yakın uzunluğa rağmen beklentileri aşan bir atikliğe sahip. M5'e sahip olmak için 297.429 Euro'yu hazırlamak ve Şubat ayını beklemek gerekiyor.

★★★★★


otohaber
QASHQAI 1.2 DIG-T
KÜÇÜK SINIFIN BÜYÜK BULUŞMASI
POLO VE DİĞERLERİ
YENİ MOTOR YENİ DÖNEM YİNE LÜKS
YOK BÖYLE BİR KAMYON!
ELEKTRİKLİ GELECEK
1 SMS
ile derginiz elinizde
OTO YAZIP
4177'YE SMS
ATIN BASILI
DERGİNİZ HER AY
₺10 ₺6,50'YE
ADRESİNİZE
GELSİN

EFSANE GELİŞİM



BMW M5 efsanesinin gelişimine şahit olmamız için üretilen bütün M5 nesilleri bir araya getirildi. Her biri direksiyonunda farklı duygular yaşatıyor.

Birinci nesilden itibaren bütün M5 serilerinin direksiyonuna geçme şansını bulduk. M5 efsanesini başlatan birinci nesil M5, E28 karoserinden yükseldi. BMW Motorsport GmbH, M535i modelini geliştirdikten kısa süre sonra ilk M5 logolu otomobili de yollara çıkarttı. Model kodu E28S olarak belirlenen M5, 6 silindirli, 3,5 litre, 286 HP'lik M1 motoruna sahipti. 0-100 km/s hızlanması 6,5 saniye olan otomobilin maksimum hızı 245 km/s olarak belirtiliyor. Direksiyonu başına geçtiğimiz bu otomobilin belirtilen hızlanma verilerini sunabileceğini düşünmemiştik. Araç alt devirlerde hissiz ve ağırkanlıyken devir yükseldiğinde performansını gösterebildi. Yumuşak direksiyon ve süspansiyon ayarları karoser salınımlarını arttırıyor olsa da hızlanması etkileyiciydi.

İkinci nesil olan E34S M5 fark yaratacak kadar tok ve konforlu bir sürüş sağlıyor. 315 HP'lik sıralı 6 silindirli motorun metalik sesi de etkileyici. 1988 yılında yola çıkan E34S, 1992 yılında geliştirilip E34/5S koduyla 3,8 litre 340 HP'lik motora sahip oldu. Bu karoserde Touring (station) versiyonu da bulunuyordu.

Üçüncü nesil M5, 1998 yılında yollara çıktı. E39S karoser kodlu otomobil 400 HP'lik V8 motora sahipti. E34 ile arasında sürüş dinamikleri açısından adeta çağ farkı olduğunu hissettiren otomobil, günümüzün spor otomobilleri gibi tok bir sürüş hissine sahip.

V10 motorla üretilen ilk ve tek M5, 2005 yılında E60/E61 neslinde sedan ve station karoser tiplerine sahipti. Sedan karoseriyle buluştuğumuz 507 HP'lik otomobil alt devirlerde beklediğimizden çok daha sakinken devir yükselince ortaya çıkan ses ve hızlanma oldukça etkileyiciydi.

Beşinci nesil M5, 2011'de F10M koduyla yollara çıktı. 560 HP'lik güce ve birinci nesil M5'i ikiye katlayan 680 Nm'lik torka sahip. İçlerinde tam anlamıyla günümüz şartlarına göre premium konfor sağlayanı da F10M. Portekiz'de elde ettiğimiz bu tecrübe, M5'in başlangıç ve gelişmesini analiz edebilmemizi sağladı. Her seferinde daha iyisi için çalışan BMW mühendisler her bir M5'te iz bırakmak için uğraşıyor.

Yazı: Koray Kodal Lizbon-Portekiz



Birinci nesil M5 1984 yılında yollara çıktı.



Direksiyondaki M çizgileri performansın habercisi.



İlk M5'in motoru M1'den geliyor.





M5 E34

İkinci nesilde Sedan ve Touring seçenekleri olan M5, E34 karoser koduyla üretildi.



Direksiyon simidi fazla normal görünüyor.



Sıralı 6 silindirli M5, 250 km/s hıza ulaşabiliyordu.



Kokpitin tasarımı ve kalitesi bugün bile etkileyici.



İlk V8 motorlu M5, 400 HP gücündeydi.



E39 karoser kodlu 5 Serisi'nde üçüncü M5 yollara çıktı.

M5 E39

M5 E60



Dördüncü nesil M5, E60 karoser koduyla sedan, E61 ile de station seçeneklerine sahipti.



SMG şanzıman manuel kullanımda gecikiyor.



M5'in ilk ve tek V10 motorunun sesi çok iyi.

M5 F10



2011 yılında F10 karoserli M5 yollara çıktı.



7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman standart.



İki turbolu V8 motor 560 HP gücünde.



TEST

HONDA CIVIC TYPE R

Kompakt sınıfın en ateşli üyeleri arasında yer alan Japon sporcu yeni nesliyle yollara çıktı.



SÜRÜŞ İZLENİMİ

BMW i3

Çevreci otomobili olgunluk dönemine giren makyajlı nesliyle kullandık.

TEST

FORD FIESTA

Küçük sınıfın modern üyesi otomatik şanzımanla test konuğumuz.



İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı **www.otohaber.com.tr** Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

İPHONE UYGULAMASI!

1- En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.

2- otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.

3- otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için **OTOHABER** yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra **4122**'ye kısa mesaj atın. Tüm operatörlerden **4122**'ye mesaj atabilirsiniz. Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir. **MH: 0216 531 73 73**

www.facebook.com/otohabercomtr

twitter.com/otohaberdergisi



PETRONAS
BOSS



PETRONAS
SYNTIUM
0W-40